ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ С РОССИЕЙ

АКАДЕМИЯ НАУК ЛАТВИЙСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ С РОССИЕЙ

Сборник статей

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗИНАТНЕ»
РИГА 1968

9(S)1
Э 401

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

акад. АН Латв. ССР, д-р ист. наук *Я. П. Крастынь,*
д-р ист. наук *В. В. Дорошенко,*
канд. ист. наук *М. И. Козин,*
канд. ист. наук *А. К. Бирон* (ответств. редактор).

Напечатано согласно решению Редакционно-издательского совета Академии наук Латвийской ССР от 20 июля 1967 г.

1-6-4
1968-41

ОТ РЕДКОЛЛЕГИИ

Предлагаемый читателю сборник научно-исследовательских работ включает статьи по истории экономических связей Прибалтики с Россией за большой отрезок времени — с XII по начало XX в. В его подготовке помимо латвийских историков принимали участие ученые из Российской Федерации, Эстонии и Литвы.

Важность проблемы, давшей название настоящему сборнику, едва ли нуждается в специальном обосновании. Изучение вековой дружбы народов нашей страны, ее исторических корней и отдельных конкретных этапов ее развития является одной из наиболее актуальных задач советской историографии. Следует лишь подчеркнуть, что при всей своей важности тема эта разработана далеко не достаточно, и особенно в плане экономических связей между отдельными территориями, обусловивших — наряду с факторами политического характера — их вхождение сначала в состав Российского государства, а позднее — в состав СССР, где социалистический общественный строй, советский государственный строй обеспечил подлинно равноправное, поистине братское сотрудничество народов, строящих коммунизм. Один из ярких примеров такого сотрудничества, подготовленного веками исторического развития и получившего новое содержание в социалистическую эпоху, дает история экономических взаимоотношений между народами Литвы, Латвии и Эстонии, с

одой стороны, и русскими, белорусами и украинцами — с другой.

Главные вехи экономических связей народов Прибалтики и России с древнейших времен до кануна первой мировой войны прослеживаются в предисловии к настоящему сборнику, написанном академиком АН Латв. ССР Я. П. Крастынем. Публикуемые далее статьи А. Л. Хорошкевич, И. Э. Клейненберга, И. П. Шаскольского, В. В. Павулана, Х. А. Пийримяэ и В. В. Дорошенко посвящены проблемам торговли Прибалтики с Русью в феодальный период. Основанные, как правило, на свежем архивном материале, эти работы показывают, как вопреки всем препятствиям развивалась и крепла торговля Риги, Таллина и других местных гаваней с русскими и белорусскими землями. Жизненно важные для обеих сторон, эти торговые связи являлись конкретным воплощением той экономической необходимости, которая закрепила присоединение Прибалтики к Российскому государству в XVIII в. Влияние торговой политики царизма на сельскохозяйственное производство в Латвии, а также привоз товаров из внутренних российских губерний в латвийские порты в XVIII и первой половине XIX в. охарактеризованы в статьях Х. П. Строда и И. Э. Грасмане.

Следующие за названными работами статьи В. Ю. Меркиса, М. И. Козина, А. К. Бирона и К. Ф. Шацилло развивают общую тему данного сборника на богатом архивном материале капиталистического периода (вторая половина XIX — начало XX в.). Связи местной, прибалтийской промышленности с русскими рынками, воздействие этих связей на промышленность и сельское хозяйство Литвы и Латвии, динамика экспорта российских товаров через латвийские порты — вот краткий и, разумеется, далеко не полный перечень тех проблем, которые поднимаются — зачастую впервые — в этих статьях.

Включенные в сборник работы представляют, на взгляд редакции, существенный вклад в разработку малоисследованных вопросов истории экономических взаимосвязей народов Прибалтики с их соседями. Можно надеяться, что материал данного сборника представит интерес не только для специалистов по экономической истории, но и для более широкого круга читателей, изучающих вековые истоки дружбы народов нашей многонациональной Родины.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Географическое положение Прибалтики издавна определяло большое значение ее в торговле между Восточной, Западной и Северной Европой. С давних времен шла борьба между рядом стран за торговые пути на Балтийском море. Близко прилегающая к северо-западной Руси Прибалтика еще до захвата в конце XII — начале XIII в. немцами Латвии и Эстонии вела торговлю с русскими. По впадающим в Балтийское море рекам Даугаве (Зап. Двине), Неману, Гауе русские купцы проникали вплоть до моря. Русские князья имели на торговом пути вдоль берегов Даугавы крепости Полоцк, Кокнесе, Ерсика (Герцике), которые представляли собой также важные торговые центры. В то же время страны Запада и Прибалтика через русские земли вели торговлю с Византией и арабскими странами, а страны Северной Европы через Прибалтику торговали с Ближним Востоком. Один из торговых путей пролегал от устья Даугавы в Литву, а через нее — в земли западных славян.

В XII в. в связи с быстрым развитием торговли на Западе Прибалтикой во все большей степени начинают интересоваться немцы. Их привлекают здесь главным образом выгодные торговые пути, но Прибалтика интересует немецких феодалов также как плацдарм для дальнейшей агрессии на восток, в глубь русских земель. Завоевательная политика немецких феодалов, которые

уделяли особое внимание колонизации и захвату чужих земель, поддерживалась католической церковью и проводилась под видом крестовых походов во имя распространения христианства.

В конце XII в. началось вторжение немцев в Прибалтику. В 1199 г. главарем крестоносцев оказался властолюбивый епископ Альберт, родственник бременского архиепископа. В 1200 г. этот «паршивый бременский каноник», как его назвал К. Маркс, на 23 судах с завербованными в Германии крестоносцами прибыл в район устья Даугавы и начал грабить и истреблять местное население, заставляя его принять католическую веру. Базой для дальнейших завоеваний Альберт избрал торговое селение Ригу вблизи устья Даугавы. Чтобы обеспечить захват Прибалтики, он с согласия римского папы организовал военно-рыцарскую организацию — Орден меченосцев, который впоследствии, после его разгрома в 1236 г. литовцами и земгалами в битве при Сауле, был преобразован в особое ответвление Тевтонского (Немецкого) ордена под названием Ливонского ордена. Жестоко расправляясь с местным населением, Орден меченосцев овладел ключевыми торговыми путями по Даугаве и Гауе и покорил живших здесь ливов и латгалов. В 1214 г. епископ Альберт организовал поход на Эстонию, чтобы потом двинуться на русские земли. Латыши и эстонцы с помощью русских героически боролись против немецких захватчиков, нередко нанося им тяжелые поражения. Вооруженная борьба длилась около ста лет. Немцам не удалось бы победить латышей и эстонцев, если бы те были лучше организованы, если бы существовало единство между отдельными прибалтийскими племенами. Другим фактором, облегчившим немцам захват Латвии и Эстонии, явилось нашествие монголо-татарских полчищ на Русь, надолго подорвавшее ее экономический и политический потенциал.

После захвата территории Эстонии немцы вплотную подошли к границам Руси. Но здесь продвижение их на восток было остановлено. В апреле 1242 г. войска новгородского князя Александра Ярославича Невского нанесли немцам на льду Чудского озера в так наз. «Ледовом побоище» сокрушительный удар, на долгие времена отбивший у захватчиков всякую охоту к «прогулкам» на восток.

Немецкие феодалы стремились захватить также литовские земли. Папа Иннокентий III еще в 1218 г. издал специальную буллу, провозгласившую «крестовый поход» против пруссов и литовцев. Два века литовцы в союзе с русскими упорно боролись против немецких захватчиков, нанося им сокрушительные удары. Достаточно вспомнить о битвах при Сауле и Дурбе, в которых немцы с их союзниками — крестоносцами из других

западных стран — были наголову разбиты. Упорная борьба литовского народа против немецкой феодальной агрессии и помощь русских дали литовцам возможность отстоять свою страну, хотя пруссы и часть западных литовцев и были порабощены.

Власть епископов и Ливонского ордена просуществовала в Латвии и Эстонии до 1561 г. Для этого так наз. «ливонского периода» характерна была почти непрестанная борьба между епископами и орденом, а также войны с соседними странами. 15 июля 1410 г. объединенные польские и литовско-русские рати в битве у Грунвальда (Грюнвальда) нанесли Тевтонскому ордену столь катастрофическое поражение, что в полной мере орден от него так и не смог оправиться. Ослабление позиций Тевтонского ордена не могло, конечно, не сказаться на положении в Прибалтике. Окончательное поражение Ливонскому ордену нанесли войска русского царя Ивана IV.

Иван Грозный поставил перед собой задачу завоевать выход к морю, пробить окно в Европу. Доступ к Балтийскому морю был крайне необходим для внешней торговли Русского государства, которой всячески препятствовали прибалтийские немцы. В 1558 г. войска Ивана IV перешли границу и вступили в Прибалтику (Ливонию). Началась Ливонская война, которая продолжалась до 1583 г. Под ударами русских войск и крестьянских восстаний Ливонский орден в 1561 г. развалился. Но в это время в войну за господство на восточном побережье Балтийского моря вступили также Швеция, Дания и Польша с Литвой. Россия, ослабленная многолетней борьбой на юге, востоке и западе, в условиях численного превосходства противников не смогла удержать Прибалтику за собой. Польша захватила Лифляндию (Видземе, Латгале и Южную Эстонию), Курляндия (Курземе) стала зависимым от Польши ленным герцогством, Швеция захватила Эстляндию (Северную Эстонию), Дания получила остров Сааремаа и отдельные районы в Курземе. Так территорию Латвии и Эстонии поделили между собой другие государства.

Борьба за торговые пути, за господство на Балтийском море не прекращалась и в XVII в. В 1600 г. началась война между Польшей и Швецией за передел Прибалтики, которая продолжалась с перерывами до 1629 г. В результате этой войны Польша уступила Швеции Ригу и Видземе. Местному населению война принесла страшные лишения.

В 1700 г. началась война России со Швецией, так наз. Северная война, которая продолжалась 21 год. В результате ее территория Эстонии, Видземе и часть Финляндии вошли в состав Российского государства. В 1772 г. при первом разделе Польши

к России была присоединена Латгалия, а в 1795 г., при третьем ее разделе, — Курземе и бóльшая часть Литвы. Таким образом, Прибалтика стала составной частью Российской империи.

Присоединение Прибалтики к России имело прогрессивное значение. Оно положило начало объединению разорванных на отдельные части территорий народов Прибалтики, создало прочные основы для более быстрого экономического развития Прибалтики и укрепления дружественных связей ее коренного населения с русским народом. Города Прибалтики, прежде всего Рига и Таллин, получили возможность установить оживленные торговые связи с глубинными районами России и еще шире развернуть торговлю со странами Запада. Между тем для России завоевание Прибалтики имело не только важное торговое, но и стратегическое значение, поскольку Прибалтика прикрывала Петербург — новую столицу России.

Трудящимся Прибалтики смена верховной власти, конечно, никакого облегчения не принесла. Заняв Эстонию и Видземе, Петр I при подписании Ништадтского (Нюстадского) мирного договора полностью утвердил 30 требований прибалтийских немецких баронов, гарантировав им сохранение широких прав и привилегий. Завоевания Петра I и его реформы прежде всего были выгодны имущим классам Российской империи, а значит — и Латвии и Эстонии. Сословные органы прибалтийских немецких баронов — ландтаги, коллегии ландратов, конвент рыцарства, равно как и их «права» на эксплуатацию трудящихся Прибалтики, были признаны целиком и полностью. Царское правительство взяло на себя обязательство защищать интересы дворян и привилегированных немецких горожан Прибалтики и до последних дней своего существования было самой надежной их защитой. Но было бы неправильно сказать, что присоединение Прибалтики к России не дало местным крестьянам и рабочим ничего положительного. Включение Прибалтики в состав Российской империи сблизило их с русскими братьями по классу, укрепило их дружбу в совместной борьбе против помещиков и царского самодержавия, позволило прибалтийским народам приобщиться к передовой русской культуре. Именно это было одним из самых положительных результатов присоединения Прибалтики к России.

После освобождения в 1861 г. крестьян России от крепостной зависимости наступил период быстрого развития капитализма в Российской империи. В Латвии (за исключением Латгале) и Эстонии прибалтийские бароны в силу большего распространения в Прибалтике товарно-денежных отношений и под воздействием крестьянских волнений освободили местных крестьян от

крепостной зависимости еще в 1816—1819 гг., но освободили без земли, предоставив бывшим крепостным «птичью свободу». Чтобы не умереть с голоду, крестьяне вынуждены были арендовать у помещиков за высокую плату свои прежние усадьбы. Во второй половине XIX в. бароны начали продавать крестьянские усадьбы в собственность крестьянам за весьма высокую плату и на этом в одной лишь Латвии нажили около 100 млн. руб. В Литве и Латгале крестьяне были освобождены от крепостной зависимости в 1861 г., одновременно с крестьянами других губерний империи.

В Латвии и Эстонии, благодаря их расположению у моря на удобных торговых путях, развитие капитализма как в промышленности, так и в сельском хозяйстве происходило быстрее, чем во многих других областях России. Уже в 60-х годах XIX в. латышские и эстонские крестьяне в основном были переведены с отработочной ренты на денежную аренду, как более выгодную для крупного землевладения в условиях развивающегося капитализма. С распространением денежной аренды помещики переходили к обработке полей наемным трудом. Параллельно с расширением применения наемного труда протекал процесс рационализации помещичьих хозяйств, совершенствовались способы обработки полей. Во второй половине XIX в. прибалтийские бароны за счет разорения и ограбления десятков тысяч крестьянских хозяйств и безудержной эксплуатации батраков перестраивали свои имения на капиталистический лад, вводили 9—12-польные севообороты.

С падением цен на хлеб, особенно со второй половины 80-х годов, прибалтийские помещики все больше внимания стали уделять животноводству, развивали винокурение, кирпичное и мукомольное производство. Прибалтийские губернии (Лифляндская, Курляндская и Эстляндская, особенно последняя) были крупными производителями спирта. Только в одной небольшой Эстляндской губернии в 1901 г. было выкурено 5 млн. ведер спирта (первое место среди губерний России).

Прибалтика все сильнее втягивалась в рыночные отношения, все теснее становились ее экономические связи с другими районами России. Латвийские и эстонские сельскохозяйственные продукты, особенно продукты животноводства — масло, молоко, сыр — продавались не только на местном, но и на всероссийском рынке, они приобретали все большее значение в снабжении Петербурга. На продажу во внутренние губернии России отправлялось немало племенного скота — как из помещичьих имений, так и, хотя и в меньших размерах, из хозяйств сельской буржуазии. Царское правительство поощряло разведе-

ние породистого скота в Прибалтике денежными субсидиями, стремясь создать здесь рассадник для снабжения племенным скотом губерний Европейской России.

В крестьянском секторе сельского хозяйства Прибалтики развитие капитализма также далеко подвинулось вперед. Сформировалась весьма значительная прослойка сельской буржуазии, которая вела хозяйство на капиталистических началах. Капиталистическая дифференциация крестьянских хозяйств глубоко расколола прибалтийскую деревню, для которой характерно было наличие огромной армии сельскохозяйственных рабочих. Курляндская и Лифляндская губернии стояли на первом месте среди всех губерний России по относительному количеству сельскохозяйственных рабочих: из каждых 100 человек, занятых в сельском хозяйстве, в Курляндской губернии безземельных было 72, в Лифляндской — 66.

С начала XX в. сельская буржуазия стала обращать особое внимание на молочное животноводство. Стали расти, как грибы после дождя, разного рода сельскохозяйственные союзы, кредитные товарищества, молочные контрольные общества. По количеству созданных в то время помещичьих и кулацких сельскохозяйственных кооперативов Латвия и Эстония заняли первое место среди других областей России.

В начале XX в. в прибалтийской деревне уже было много тысяч самых различных сельскохозяйственных машин. Урожаи в Латвии и Эстонии, несмотря на бедные по сравнению с черноземными областями России почвы, были одними из самых высоких в Российской империи.

Значительно менее интенсивно капитализм развивался в сельском хозяйстве Литвы и восточной части Латвии — Латгале, которая входила тогда в состав Витебской губернии. В Латгале преобладала чересполосица и землю обрабатывали еще по трехпольной системе. Но с осуществлением столыпинской аграрной реформы и в Латгале усилилось расслоение крестьянства и упрочились позиции сельской буржуазии.

Бурное развитие капитализма в Прибалтике было теснейшим образом связано с его развитием во всей России, оно в чрезвычайно большой степени опиралось на ее обширные рынки и источники сырья. Особенно быстрыми темпами развивалась в Прибалтике промышленность. Еще до вступления России в эпоху империализма в Прибалтике за последнее десятилетие XIX в. сложился один из немногих в империи высокоиндустриализированных районов. Возникнув в центрах транзитной торговли на выгодных коммуникациях, соединявших Россию с мировым рынком, промышленность в Латвии и Эстонии развилась в крупное концентриро-

ванное производство с преобладанием металлообработки, машиностроения, электротехнической и резиновой отраслей. Прибалтика относилась в Российской империи к числу районов с наиболее развитым машиностроением и обработкой металлов, больше половины промышленной продукции здесь составляли средства производства. К началу первой мировой войны Латвия и Эстония стали промышленно-аграрными областями, в то время как Россия в целом оставалась еще аграрно-промышленной страной.

Весьма важным условием развития промышленности было соединение прибалтийских городов железнодорожными линиями с глубинными районами империи. Стальные рельсы связали их с Петербургом, Москвой, Варшавой, Орлом, а через Орел — с южными губерниями России. Либаво-Роменская железная дорога соединила балтийское побережье с Украиной и Причерноморьем. Железнодорожные линии интенсивно строились именно в тот период, когда быстро росла товарность сельского хозяйства России. Промышленность Прибалтики все бóльшую часть своей продукции отправляла на всероссийский рынок. В глубинные губернии России из Прибалтики поступали станки, железнодорожные вагоны, электрооборудование, турбины, велосипеды, резиновые изделия, краски, ткани, стекло, бумага и другие товары, а ввозилось оттуда главным образом сырье для металлообрабатывающей промышленности и в значительной мере — для текстильной и ряда других отраслей. Из-за границы в Прибалтику ввозилось сырье для красильной, резиновой, пробковой промышленности, импортировались также каучук, краски, каменный уголь и т. п. Из Латвии, самой индустриально развитой части Прибалтики, на общероссийский рынок поступало около 70% промышленной продукции.

Крупные предприятия Прибалтики входили в состав складывавшихся русских синдикатов, имевших тесные связи с западноевропейскими монополиями. Накануне первой мировой войны крупная промышленность Латвии была монополизирована капиталистическими объединениями и контролировалась финансово-банковскими союзами.

Размещение промышленности в Прибалтике было весьма неравномерным. Капиталовложения в промышленное строительство притягивали в основном крупные торговые порты, и крупные предприятия строились преимущественно в портовых городах — в Риге, Таллине, Лиепае, причем в Риге было сконцентрировано 70% промышленности Латвии. Латвия и Эстония по промышленному развитию далеко опередили Литву, поскольку имели широкие морские и железнодорожные связи. Литва не обладала та-

кими благоприятными для развития промышленности предпосылками и оставалась аграрно-промышленной областью. Ее промышленность была занята переработкой местного сельскохозяйственного сырья и леса. Гораздо слабее, чем в Видземе и Курземе, была развита промышленность и в восточной части Латвии — Латгале, удаленной от морских портов. Там преобладала мелкая промышленность, 70% которой было сконцентрировано в городе Даугавпилсе.

Усиленное железнодорожное строительство вызвало бурное развитие импортно-экспортной торговли прибалтийских портов, что, в свою очередь, значительно расширило экономические связи Прибалтики с другими частями Российской империи. Прибалтийские порты заняли весьма видное место во внешней торговле России. Их грузообороты росли быстрее, чем грузообороты Петербургского и Одесского портов. Грузооборот Таллинского порта с 1866 по 1913 г. увеличился в 12 раз, Лиепайского — в 11 раз. Рижский порт в 1901 г. уже занял по сумме торговых оборотов первое место среди портов России.

Внешняя торговля Прибалтики носила главным образом транзитный характер, поскольку через порты Латвии и, в меньшей степени, Эстонии вывозились в большом количестве из разных областей России лес и лесные материалы, зерно, лен, яйца, масло и т. п. Главными импортными статьями были различные машины, каучук, каменный уголь, сельдь и др.

С развитием капитализма, с усилением экономических связей с другими районами России в Прибалтике сформировался и промышленный пролетариат, больше половины которого было занято на крупных предприятиях. Темпы роста промышленного пролетариата в Прибалтике опережали темпы его роста по России в целом. При этом в состав его входили не только латыши и эстонцы, но и многие представители других народов империи.

Многонациональный пролетариат городов Прибалтики, равно как и местный сельский пролетариат, развивался в обстановке обостренной классовой борьбы, в огне революционных битв. Трудящиеся Прибалтики в тесном содружестве с русскими рабочими и крестьянами упорно боролись за свержение царского самодержавия и ликвидацию всех средневековых пережитков, за конфискацию помещичьей земли, за 8-часовой рабочий день и демократические свободы. Во главе движения шел руководимый революционными социал-демократами промышленный пролетариат, в 1917 г. в союзе с трудовым крестьянством добившийся решительной победы.

Я. П. Крастынь

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

А. Л. Хорошкевич (Москва)

ЗНАЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ С ПРИБАЛТИКОЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ РУССКИХ ГОРОДОВ В КОНЦЕ XV — НАЧАЛЕ XVI В.

Значение внешних экономических связей для развития города может быть понято только в связи с его внутренним социально-экономическим и политическим положением. В жизни северо-западных русских городов (Новгорода, Пскова и др.) в конце XV — начале XVI в. главным событием внутренней политической жизни было усиление влияния великого князя московского и постепенный переход в состав Русского государства. Приобретая общегосударственное, общерусское значение, торговля этих городов оказывала на их развитие воздействие не только прямое, но и опосредствованное русской великокняжеской политикой.

К сожалению, в истории северо-западных русских городов, бывшей предметом специального внимания советских историков, и в первую очередь М. Н. Тихомирова, сохранились и некоторые белые пятна. К ним как раз относится пятидесятилетие конца XV — начала XVI в. В то время как предпосылки и отдаленные последствия присоединения этих городов к централизованному Русскому государству исследованы весьма подробно (см. работы В. Н. Бернадского, Н. Н. Масленниковой, А. П. Пронштейна, М. Н. Тихомирова, Л. В. Черепнина и др.), самый ход присоединения и непосредственные итоги этого события известны еще недостаточно. Для этого есть серьезные объективные причины: крайний недостаток русских источников, в основном летописных и отчасти — актовых.

Последние десятилетия XV в.

принесли с собой перелом и в русско-ганзейских и русско-ливонских отношениях, причем главной определяющей их силой стало великокняжеское правительство. Его политика в торговых вопросах стала предметом специальных исследований и советских (Н. А. Казакова, С. М. Каштанов, В. Н. Балязин[1]), и прибалтийских (В. Ленц, Р. Кентман[2]) историков. Сама же торговля этого пятидесятилетия попадала в сферу внимания исследователей в основном лишь случайно, в связи с более общими вопросами (Г. Миквитц, А. Аттман, В. Нийтемаа[3]). Между тем она заслуживает специального изучения[4]. Несмотря на то, что значительную часть изучаемого пятидесятилетия занимают годы, когда торговля с Ливонией официально не велась (так, с 1494 г., после закрытия Немецкого двора в Новгороде, вплоть до 1514 г. была прекращена новгородско-ливонская торговля, с 1501 по 1514 г. — псковско-ливонская), причем по инициативе великокняжеского правительства, именно эти годы показывают жизненную необходимость ливонской торговли для северо-западных русских городов.

---

[1] Н. А. Казакова. Русь и Ливония 60-х — начала 90-х годов XV века. — В сб.: Международные связи России до XVII в. М., 1961, стр. 306—338; Н. А. Казакова. Из истории торговой политики Русского централизованного государства XV в. — Исторические записки, т. 47, 1952, стр. 269—289; Н. А. Казакова. Русско-ганзейский договор 1487 года. — Новгородский исторический сборник, вып. 10. Новгород, 1961, стр. 217—226, и др.; С. М. Каштанов. Две жалованные грамоты псковским монастырям 1510 г. — Записки Отдела рукописей ВГБИЛ, вып. 24. М., 1961, стр. 221—258; В. Н. Балязин. Политика Ивана III в юго-восточной Прибалтике. — Вестник МГУ, серия IX, история, 1964, № 6.

[2] W. Lenz. Die auswärtige Politik des livländischen Ordensmeisters Walter von Plettenberg bis 1510. Riga, 1928; R. Kentmann. Livland im russisch-litauischen Konflikt. — Beiträge zur Kunde Estlands (Tallinn), Bd. XIV, H. 3/4, 1929.

[3] G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors, 1938; A. Attman. Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik. 1558—1595. Lund, 1944; V. Niitemaa. Der Binnenhandel in der Politik der livländischen Städte im Mittelalter. Helsinki, 1952. — Часть посвященных этому периоду работ осталась автору недоступной (H. Pohjolan-Pirhonen. Die Russlandpolitik Schweden-Finnlands in den Jahren 1506—1514 und ihr europäischer Hintergrund. — Historiallinen Arkisto (Turku), 58, 1962, lk. 74—137; B. Kohler. Das Revalgeschäft des Lübecker Laurens Isermann (1532—1535). Diss. Kiel, 1938).

[4] Первые шаги в этом направлении сделали Г. А. Еныш, посвятивший отдельную статью рижско-псковской торговле XVI—XVII вв. (J. Jenšs. Rīgas pilsētas tirdzniecība ar Pliskavu XVI un XVII gs. — Izglītības Ministrijas Mēnešraksts, 1937, Nr. 1—2), и Н. А. Казакова, обратившая внимание на роль Выборга в русско-ливонской торговле начала XVI в. (Н. А. Казакова. Малоизвестные источники о русско-прибалтийской торговле конца XV — начала XVI в. — Вспомогательные исторические дисциплины, т. I. Л., 1968, стр. 269—276).

Автор не надеется осветить здесь всесторонне данную проблему, так как это требует многих предварительных исследований, в том числе и в области самой ливонской торговли, изученной еще сравнительно слабо[5]. Его интересуют, если можно так выразиться, в основном экономико-географические последствия русско-ливонской торговли в связи с русской внешнеторговой политикой[6].

Состав товаров русско-ливонской торговли в конце XV в. оставался еще вполне традиционным. Представление об общей структуре вывоза из ливонских городов могут дать любекские таможенные книги 1492—1496 гг., статистические сведения которых обработаны А. Аттманом. Из Таллина (Ревеля) и Пярну в Любек поступало 52% ввозившегося туда льна, 36% конопли, 60% сала, 73% воска, 52% пушнины и кож, 6% золы[7]. Бóльшая часть этих товаров происходила из соседних русских местностей; особенно это касается воска и пушнины, отчасти — сала, льна и конопли. В стоимостном выражении, по подсчетам В. В. Дорошенко, вплоть до конца XV в. в экспорте Таллина преобладали воск и пушнина[8]. В поставках из Таллина в Любек в 1492—1496 гг. воск составлял не менее 70% стоимости товарной массы, на судах из Таллина, подвергавшихся нападениям пиратов в 1490—1507 гг., убытки любечан в связи с потерей воска составляли не менее 20%, а иногда и 50% всех их убытков[9].

Лен, конопля и сало были новыми для русского экспорта товарами, появившимися только во второй половине XV в. Под влиянием повышенного спроса, который предъявляла быстро развивавшаяся промышленность Западной Европы на сырье для корабельных канатов и снастей, на северо-западе Руси, в особенности в окрестностях Пскова, стало шириться сельскохозяйственное производство. Лучший сорт льна, носивший название «церковного»[10], наряду с салом и коноплей экспортировался через Тарту (Дерпт), где в это время была устроена специальная браковальня для русских товаров[11].

В конце XV в. появились и некоторые изменения в пушном экспорте: исчезли многочисленные традиционные русские сорта

[5] В. В. Дорошенко. Ганза и Ливония. Проблемы торговли XIII—XVI вв. — Известия АН Латв. ССР, 1965, № 10, стр. 145.

[6] Приношу благодарность Н. А. Казаковой и И. Э. Клейненбергу за критические замечания во время обсуждения настоящей статьи в октябре 1966 г. и Н. А. Казаковой — за добрые советы во время ее переработки.

[7] A. Attman. Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik, s. 47.

[8] В. В. Дорошенко. Ганза и Ливония. Проблемы торговли XIII—XVI вв., стр. 146.

[9] Там же.

[10] Tönnies Fenne's Low German Manual of Spoken Russian (Pskov, 1607), vol. I. Copenhagen, 1961, p. 117.

[11] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 157, § 19—20, S. 355, 24. I. 1519.

белки, которые составляли основную часть ганзейского вывоза пушнины в предшествующее время[12], осталось лишь собирательное понятие беличьего меха «werk». По-видимому, это в известной степени свидетельствует об изменении территории, откуда белка поступала. Сокращение удельного веса промыслов в жизни русской деревни, ломка старого боярского землевладения и старой системы оброчного хозяйства в Новгородской земле привели, очевидно, к тому, что поступление оттуда экспортной пушнины несколько сократилось, хотя Новгород вплоть до 30-х годов XVI в. и оставался главным поставщиком русской пушнины на западноевропейский рынок.

Состав товаров, ввозившихся на Русь в конце XV в., не подвергся существенным изменениям. По-прежнему импортировались соль, сукна, сельдь, металлы, и в особенности серебро. Серебро в слитках (lothiges silber), судя по любекским таможенным книгам 1492—1496 гг., вывозилось из Любека исключительно в Таллин[13] и было, видимо, предназначено в основном для продажи русским[14].

Ведущую роль в русско-ливонской торговле XV в. играл Новгород. Вплоть до 1494 г., т. е. до закрытия Немецкого двора, он был главным притягательным центром для немецких купцов. Однако в последние десятилетия существования новгородского Немецкого двора его роль в русско-ливонской торговле сократилась. Еще в апреле 1469 г. немцы сами закрыли свой двор и не ездили в Новгород вплоть до 1472 г. В этих условиях стала быстро развиваться, с одной стороны, псковская торговля, с другой — торговля русских в ливонских городах. Второе направление стало, пожалуй, первенствующим. Псковское и новгородское купечество стало все чаще ездить в прибалтийские города, завязывать торговые сношения с местным населением, минуя посредничество немецких купцов, отправлялось через Ливонию в другие районы Центральной и Северной Европы. На ганзетаге (ганзейском съезде) 1476 г. в Любеке делегаты ганзейских городов констатировали, что «неверные русские в этих самых землях Ливонии подобно вышеназванному немецкому купечеству торгуют с немцами и ненемцами и без разрешения проникают в небольшие

---

[12] М. П. Лесников. Ганзейская торговля пушниной в начале XV в. — Ученые записки Московского городского пед. ин-та им. В. П. Потемкина, т. VIII. Кафедра истории средних веков, вып. 1, 1948, стр. 61—93.

[13] Fr. Bruns. Die lübeckichen Pfundzollbücher von 1492—1496. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1908. Leipzig, 1908, S. 403.

[14] Впрочем, и сам Таллин нуждался в серебре для чеканки монеты (А. Н. Молвыгин. Денежное обращение и монетное дело на территории Эстонской ССР в XIII — первой половине XVI в. Автореферат канд. дисс. Таллин—Ленинград, 1967, стр. 15—16).

городки... и пользуются не прямыми дорогами, но объездами». Они требовали, чтобы «была прекращена такая необычная торговля в необычных городах, которую ведут русские с ненемцами»[15]. В начале XVI в., как показал И. Э. Клейненберг, русские купцы ввозили в Прибалтику изделия ремесленников русских городов (в особенности металлистов и кожевников) — железные сошники, косы, топоры, гвозди, сталь, жесть, хомуты, рукавицы, свечи, синюю крашенину, мыло[16]. Эта торговля приняла такие размеры, что оказалась предметом специального рассмотрения на одном из ливонских ландтагов[17].

В последней трети XV в. стала быстро расти псковская торговля. Во время запрета торговли с Новгородом ливонские города обратили внимание на то, что через Псков немецкие товары поступают в Новгород, и в начале 1472 г. приняли решение, чтобы «никто не вез никакой товар из Дерпта во Псков и через Псков в Новгород и чтобы штапельная торговля с псковичами не велась нигде, кроме как в Дерпте»[18].

Договор Пскова и Новгорода с тартуским епископом, заключенный 13 января 1474 г. под давлением военных сил великого князя московского, прибывших в Псковскую землю осенью 1473 г., обеспечивал «чистый путь» псковичам в Тартуском епископстве, закреплял их право торговать любым товаром оптом и в розницу. Он подтвердил принятое еще в 1472 г. постановление о штапельной торговле в Тарту, где псковичи могли торговать с рижанами, таллинскими и нарвскими гостями. Особое внимание в договоре уделялось вопросам охраны прав псковичей в Ливонии и в самом Тарту, где находились две русские церкви — псковская и новгородская — и так наз. «Русский конец», где жили русские гости[19].

Договор 1474 г. послужил основой для развития псковской торговли в Ливонии. В 1478 г., например, псковские гости оказались в Риге и здесь были задержаны ливонским магистром: «гостя псковского мастер приял, и много псковичи послов слаша, и отрядиша псковичи Олехна к мастеру, и пословал мастеру о гости псковском; и отпусти мастер гостеи псковских, а товар их

---

[15] Hanserezesse, 2. Abt., Bd. VII, Nr. 364, S. 587, 28. VI. 1476.

[16] I. Kleinenberg. Tallinna vene kaubahoovi ajaloost XV—XVI sajandil. (Из истории русского торгового двора в Таллине XV—XVI вв.) — Известия АН Эст. ССР, т. XI, серия общ. наук, 1962, № 3, стр. 251—252.

[17] Akten und Rezesse der livländischen Ständetage, Bd. III, Nr. 253, S. 657, 12. III. 1528.

[18] Hanserezesse, 2. Abt., Bd. VI, Nr. 493, § 7, S. 462, 18. I. 1472.

[19] Н. А. Казакова. Русь и Ливония 60-х — начала 90-х годов XV века, стр. 317—319.

на Риге остался»[20]. В 1479 г. псковским гостям не повезло в Тарту. После похода псковичей в Ливонию псковские купцы (числом 45) были здесь брошены в тюрьму: «а в то время наш гость псковскои в Юрьеве пол 50 муж и гостя псковского всадиша в погреб; услышавше псковичи, что гостя псковского всадиша в погреб, и послаше посла своего в Юрьев, а немец всадиша в погреб в охабни»[21].

Развитию псковской торговли способствовали и реформы, осуществлявшиеся Иваном III во вновь присоединенном Новгороде. Вывод житьих людей и гостей в 1488—1489 гг.[22] завершил социальные преобразования в Новгороде. Отныне новгородские гости утратили прежние экономические позиции в своем городе. В Новгороде впервые появились владимирские и московские гости[23].

Одновременно с ликвидацией местного новгородского купечества Иван III произвел коренную ломку системы новгородско-ливонской торговли. Были уничтожены все основные привилегии Ганзы. Отныне ганзейские купцы обязаны были платить весчее, отменялось их право продавать соль в мешках, а не по весу[24].

Независимого Пскова эти реформы пока не коснулись. Ливонские, равно как и литовские, купцы торговали во Пскове беспошлинно, здесь сохранялось право гостевой торговли. Псков становился притягательным центром для купцов других русских городов, которые уже находились под властью великого князя московского. Наряду с коренными псковичами, такими, как Семен Иголка, принадлежавший к знаменитому в XV—XVII вв. псковскому торговому дому Иголкиных, во внешней торговле Пскова участвовали и тверичи и ржевичи, также называвшие себя «псковскими купцами»[25].

Псковско-ливонская торговля продолжалась и после закрытия новгородского Немецкого двора. Тарту первым объявил о своем нежелании прекращать торговлю со Псковом, на чем настаивали другие ливонские города. В своем послании Таллину Тартуский городской совет сообщал, что между Псковским и Тартуским

---

[20] Псковские летописи, вып. 1. М.—Л., 1941, стр. 76.

[21] Там же, стр. 79.

[22] В. Н. Бернадский. Новгород и Новгородская земля в XV в. Л., 1961, стр. 321—322, 337.

[23] Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch (LUB), 2. Abt., Bd. I, Nr. 95, S. 73, 20. XII. 1494.

[24] Н. А. Казакова. Из истории торговой политики Русского централизованного государства XV в., стр. 293.

[25] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 4, ящ. 19, № 268. — Подробнее см. А. Л. Хорошкевич. Из новых находок русских грамот XV — первой половины XVI в. в Рижском городском архиве. — Археографический ежегодник за 1968 год. М. (в печати).

епископствами заключен особый мир и Тарту не намерен нарушать его условия[26]. Это решение вызвало переполох: Таллин дважды писал Любеку о том, что Тарту и Нарва продолжают торговлю с русскими, выражая опасение, что Нарве удастся сосредоточить в своих руках всю русскую торговлю[27]. Летом 1495 г. вендские города упрекали ливонские за их торговлю с новгородцами, псковичами и москвичами[28]. Действительно, к июню 1495 г. и Рига, и Таллин твердо решили продолжать торговлю с русскими на Неве и Нарове, а также во Пскове, ибо считали неразумным разрывать существовавший с ним союз[29]. Таким образом, русско-ливонская торговля последнего пятилетия XV в. велась и на Неве, и на Нарове (вероятно, в Нарве и в построенном в 1492 г. Ивангороде), но главным образом во Пскове. В связи с этим уже не может удивлять количество псковских гостей, приезжавших в Тарту. В начале русско-ливонской войны в 1501 г. там было задержано 150 псковичей, имевших с собою 25 учанов с товарами, и 50 новгородцев[30] (для сравнения можно указать, что в Новгороде в момент закрытия Немецкого двора находилось только 49 немцев, причем несколько человек из них не были купцами[31]). Одна только поручная псковских купцов 1486 г. (или, что более вероятно, 1501 г.) называет семь псковских купцов[32].

Несмотря на крайнюю скудость источников (в результате гибели и тартуского, и псковского городских архивов), можно утверждать, что в последнем десятилетии XV в. ведущая роль в русско-ливонской торговле перешла ко Пскову. К такому же выводу пришел и Г. А. Енш, специально исследовавший псковско-ливонские торговые отношения более позднего времени[33].

Особенностью псковско-ливонской торговли является то, что псковичи не ограничивались поездками только в ливонские города. Для торговли с немцами псковичи использовали и литовские города, в частности Вильнюс, где существовал особый «Русский конец». В 70—80-х годах псковичи настойчиво требовали у вели-

---

[26] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. III, Nr. 468, S. 371, 22. I. 1495.

[27] Там же, Nr. 470, S. 372, после 22. I. 1495; Nr. 498, S. 387, 19. V. 1495. — Таллин еще зимой 1495 г. предполагал, что новгородцы будут продолжать торговлю с помощью псковичей и нарвцев (там же, Nr. 460, S. 368).

[28] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. III, Nr. 500, S. 388, 23. VI. 1495.

[29] Там же, Nr. 511, S. 394, 21. VI. 1495.

[30] Иоасафовская летопись. М., 1957, стр. 142; Псковские летописи, вып. 1, стр. 89.

[31] LUB, 2. Abt., Bd. I, Nr. 80, S. 61, 1514; Hanserezesse, 3. Abt., Bd. III, Nr. 502 B, S. 390.

[32] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 4, ящ. 19, № 268.

[33] J. Jenšs. Rīgas pilsētas tirdzniecība ar Pliskavu XVI un XVII gs.

кого князя литовского и короля польского Казимира предоставления права свободной торговли с немцами: «ино бы... твои воеводы и наместники, — говорили псковские послы в 1480 г., — нашим купцом по твоим городом не бронили торговать с немцы и со всяким гостем по мирному докончанью и по крестному целованью»[34]. По-видимому, как показывает последующая история псковско-литовских и псковско-ливонских торговых отношений, псковичи успели в этом.

Русско-ливонская торговля не только способствовала процветанию старинного русского города Пскова, давно участвовавшего в этой торговле наряду с Новгородом, она была мощным и главным фактором также развития нового русского города, основанного в 1492 г., — Ивангорода. Каковы бы ни были причины и цели его постройки — чисто ли экономические, или стратегические и дипломатические, или совокупность тех и других[35], — Ивангород скоро стал опасным соперником Нарвы. Уже вскоре после его основания предприимчивые таллинские купцы отправлялись прямо в Ивангород, минуя Нарву или Тарту[36]. То же самое делали и шведские и карельские купцы, закупавшие соль в Таллине и отправлявшие ее в Ивангород[37].

XVI век в русско-ливонской торговле возвестил о себе полным как будто прекращением сношений. В результате русско-ливонской войны в Тарту были задержаны псковские купцы, а в Нарве — русские товары. Казалось бы, рвались последние нити, связывавшие Русь и Ливонию экономически. Действительно, русско-ливонская война 1501—1503 гг., как и русско-литовская война 1500—1503 гг., в немалой степени затруднила развитие торговли между Русью и Ливонией, но полностью прекратить ее она была не в силах. Новгородцы и псковичи, потерявшие возможность ездить непосредственно в ливонские города, использовали для торговли с немцами города Литвы, в частности Вильнюс[38]. В годы войны резко выросла торговля Выборга, купцы которого специализировались на доставке русским товаров из Ливонии —

---

[34] Акты, относящиеся к истории Западной России, т. I. СПб., 1846, № 74, стр. 94.

[35] Исследователи подчеркивают роль различных факторов (Н. А. Казакова. Русь и Ливония 60-х — начала 90-х годов XV века, стр. 335; Н. А. Казакова. Из истории торговой политики Русского централизованного государства XV в., стр. 285; К. В. Базилевич. Внешняя политика Русского централизованного государства (вторая половина XV века). М., 1952, стр. 383—384).

[36] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. IV, Nr. 312, § 21, S. 422—423, 13. VI. 1501.

[37] Там же, § 22, S. 423.

[38] Собрание древних грамот и актов городов: Вильно, Ковно, Троки, православных монастырей, церквей и по разным предметам. Вильно, 1843, № 13, стр. 17, 10. III. 1503.

соли и металлов[39]. Никакие запреты не могли прервать этой торговли. Противниками ливонских городов выступили в это время купцы Гданьска, которые охотно вступали в союз с карельскими купцами. Гданьский купец Герман Леппинг в 1502 г. снарядил в Риге два судна с солью и сельдью и с помощью своего слуги из Риги Генриха Вернеке отправил их в Выборг. В продаже соли и в покупке русских товаров им обоим помог таллинский бюргер Иоахим Берк. Было куплено 11 тыс. тройниц. Гданьчанину не повезло. Берк ограбил и его, и его слугу, который потратил на приобретение этих же тройниц $109^1/_2$ рижских марок своих собственных денег[40].

Леппинг был не одинок. Таллин, жалуясь Любеку на незаконную торговлю обходными путями в Литве и через Швецию, торговлю, которую поддерживала и Рига, приводил пример некоего Ганса Эльсбета, который, нагрузив судно воском и пушниной, отправился в Гданьск через Ригу[41]. Таллинский бургомистр Иоганн Кулерт закупил в Выборге русскую ворвань[42]. Если правильно утверждение Любека, содержащееся в его письме Таллинскому городскому совету от 31 октября 1502 г.[43], о том, что в последнее время торговля с русскими не велась, то ни Рига, ни Гданьск, ни даже Таллин не могли бы сказать этого о себе.

Как распределялись роли между русскими городами во время русско-ливонской войны, трудно сказать из-за недостатка материала. Вероятно, однако, что в эти годы Новгороду было легче поддерживать «контрабандную» торговлю с Ливонией. Псков был объектом частых походов ливонских войск, Новгород же находился в стороне от военных действий. Кроме того, новгородским купцам легче было торговать в устье Невы с выборгскими и ливонскими купцами.

Особенно интересен вопрос о торговле солью. Хотя, согласно распоряжению великого князя Ивана III, ввоз соли на Русь был запрещен еще в 1498 г. или даже несколько раньше (об этом становится известно из материалов дипломатической переписки с Польско-Литовским государством в связи с конфискацией соли у смоленского купца Максима в 1498 г.[44]), нужда в этом предмете

---

[39] LUB, 2. Abt., Bd. II, Nr. 182, S. 120, 14. X. 1501; Nr. 296, S. 203, 22. V. 1502. — Подробнее о выборгской торговле см. Н. А. Казакова. Малоизвестные источники ..., стр. 270—276.

[40] E. v. Nottbeck. Fragment einer Revaler Chronik. — Beiträge zur Kunde Ehst-, Liv- und Kurlands, Bd. IV. Reval, 1894, S. 465.

[41] LUB, 2. Abt., Bd. II, Nr. 529, S. 421, 23. VIII. 1503.

[42] Там же, Nr. 477, S. 383, 4. IV. 1502; см. также Н. А. Казакова. Малоизвестные источники.... стр. 272—273.

[43] LUB, 2. Abt., Bd. II, Nr. 402, S. 290.

[44] Сборник Русского исторического общества, т. 35. СПб., 1884, стр. 261.

питания была настолько велика, что русские купцы охотно покупали соль у карельских торговых крестьян.

Запрет ввоза соли был, по-видимому, снят только в 1514 г. Поскольку он полностью противоречил интересам русского купечества, псковичи прилагали немало усилий для того, чтобы добиться его отмены[45]. В этом они были полностью солидарны с ливонским купечеством, давно видевшим в соляной торговле один из главных источников своих прибылей[46]. Забегая несколько вперед, можно сказать, что отмена запрета ввозить соль на Русь была уступкой великого князя Василия III не только ливонскому купечеству, но и своему собственному русскому купечеству. Помимо этого, разрешение снова ввозить соль на Русь в 1514 г. исходило из признания объективной необходимости: вплоть до конца XVI в. русская промышленность еще не в состоянии была обеспечить потребности широких масс населения в этом продукте питания.

Возвращаясь к годам, последовавшим за русско-ливонской войной 1501—1503 гг., следует отметить, что, несмотря на отсутствие формального разрешения торговли (в мирном договоре пункт о торговле вообще отсутствовал), торговля в эти годы продолжалась. Литовские купцы тотчас же после окончания войны получили право беспрепятственной торговли в Новгороде и Москве[47]. Вероятно, с помощью литовских купцов отчасти осуществлялись связи этих городов с Ливонией. Псков же сам стал транзитным центром на пути из Литвы в Ливонию, причем ливонские города были очень заинтересованы в продолжении литовско-ливонской транзитной торговли через Псков. Тотчас после присоединения Пскова к Русскому государству в феврале 1510 г. по требованию Тарту в инструкцию любекским послам о переговорах с Русью был вставлен пункт о свободе проезда литовцев через Псков в Тарту[48].

Таким образом, русско-ливонская торговля, даже во время ее формального запрета, способствовала установлению связей северо-западных русских городов с белорусскими городами, входившими в состав великого княжества Литовского, и подготавливала создание местного рынка в этом районе[49].

Вскоре после русско-ливонской войны начались переговоры о восстановлении тартуско-псковской торговли[50]. О восстановлении

---

[45] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 466, § 32, S. 559, 22. VII. 1509.
[46] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 376, S. 275, 19. V. 1508.
[47] Там же, Bd. II, Nr. 722, S. 563, 8. II. 1505.
[48] Там же, Bd. III, Nr. 770, S. 555, начало февраля 1510 г.
[49] Об этом же свидетельствуют данные о торговле северо-западных русских городов с белорусскими, содержащиеся в дипломатической переписке Руси с Польско-Литовским государством.
[50] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 15, S. 70, 13. VII. 1503.

торговли начал хлопотать и Таллин, однако его больше интересовала торговля в Нарве, зависевшая в некоторой степени от ивангородского наместника[51]. К городским советам Тарту и Таллина присоединился и сам магистр Плеттенберг, в середине июня 1505 г. обратившийся к новгородским наместникам Д. В. Щене и В. В. Шуйскому с просьбой о восстановлении торговли в Нарве и Тарту. Магистр недоумевал, почему после заключения перемирия не возобновляется торговля, и спрашивал, какой ущерб она может принести в мирное время. Он, вернее его послы, услышал в ответ, что такова воля великого князя[52].

Однако эта «воля» шла в разрез с пожеланиями самого купечества, в высшей степени заинтересованного в возобновлении торговли с Ливонией. Псковские купцы, когда исчезли последние надежды на разрешение торговли великим князем, на свой собственный страх и риск начали переговоры с нарвскими бюргерами о возобновлении ее. Весной 1505 г. псковские купцы отправились в Нарву[53]. Исход этих переговоров неизвестен, но независимо от него псковская торговля, возобновившаяся явочным порядком тотчас после окончания войны, продолжалась вплоть до присоединения Пскова к Русскому государству.

На берегах Наровы и на Чудском озере купцы из Псковской земли приобретали рыбу и другие товары у местного эстонского населения. Эстонцы торговали с русскими тайно, не уплатив той пошлины, которая полагалась с товаров, отправляемых в Нарву (вероятно, для продажи русским же), в частности по 2 шиллинга с каждых саней рыбы[54].

Вопреки запрету великого князя вести торговлю солью псковские купцы в мае 1508 г. предлагали Нарве возобновить эту торговлю. В Нарву прибыл какой-то псковский купец и объявил, что все купечество Пскова поручило ему предложить нарвским бюргерам продавать в Нарве соль по весу. Так же псковичи собирались покупать соль и в Тарту. Кроме того, посланец сообщил, что псковичи охотнее будут приезжать в Нарву, чем в Тарту[55]. Это и

---

[51] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 49, S. 132, 4. III. 1505.

[52] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 934, S. 694—695, середина июня 1505 г.

[53] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 50, S. 133, 12. III. 1505. — Точно так же желали восстановления торговли и в Новгороде. Судя по словам любекского бюргера Бернта Лютке, получившего сведения из Новгорода и Финляндии, русские жаждали возобновления торговли, причем в ней были заинтересованы и «господа», и купечество (de herschop in Ruslant mytsampt deme kopmanne), однако они хотели возобновить торговлю не с ливонскими купцами, а с «заморскими» (LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 159, S. 109, 17. II. 1507).

[54] LUB, 2. Abt., Bd. II, Nr. 625, S. 490—491, 4. III. 1504.

[55] Там же, Bd. III, Nr. 376, S. 275, 19. V. 1508.

понятно: ведь в Нарве еще с 60-х годов XV в. были приняты русские меры веса[56]. Нарва очень обрадовалась предложению псковского купца, надеясь, что вслед за псковичами в торговлю включатся и новгородцы. Однако Таллин, к которому нарвские бюргеры обратились за советом, порекомендовал отказаться от этого выгодного для Нарвы предложения, так как, писал Таллинский городской совет, неизвестно, все ли купечество Пскова разделяет такое мнение, а также ввиду скорого окончания срока перемирия[57].

После неудачи этого посольства псковичи ходатайствовали перед великим князем Василием III о снятии запрета со ввоза соли на Русь[58]. В этом их тоже постигла неудача. А в следующем, 1510 г. у псковичей вообще исчезла возможность проявлять собственную инициативу в русско-ливонских отношениях. Присоединение Пскова к Русскому государству и вывод из города большого количества купцов (в псковских летописях идет речь о 300 богатейших купеческих фамилиях) привели к дезорганизации псковско-ливонской торговли. Как и в Новгород, во Псков были присланы выходцы из Москвы и околомосковских городов[59], не имевшие навыков торговли с немецким купечеством и вполне зависимые от воли великого князя. По-видимому, на некоторое время псковская торговля снова отступила на второй план. Неизвестно даже, удалось ли тартусцам добиться сохранения права свободной торговли во Пскове на «немецком берегу» (der Dutzschen strant), на чем настаивали тартуские представители в инструкции ганзейским послам на переговорах с русскими в феврале 1510 г.[60] Введение тамги тотчас после присоединения Пскова[61] могло только отпугнуть от Пскова ливонских купцов, привыкших к беспошлинной торговле в этом городе. Наконец, свирепствовавшая во Пскове в 1521 г. эпидемия не уступала, по-видимому, по своим результатам «выводам» купечества из Пскова, предпринятым великим князем Василием в 1510 г.: «а от гостеи и от лучших людеи без мала все не изомроша»[62].

Несмотря на некоторый подъем псковской торговли до 1510 г., после этого года она, по-видимому, несколько сократилась. Сами

[56] См. ниже сноску 78 на стр. 27.
[57] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 377, S. 276, 24. V. 1508.
[58] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 466, § 32, S. 559, 22. VII. 1509.
[59] Как показывает поручная 1517 г., место коренных псковских купцов заняли «московские сведенцы» (см. ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 4, ящ. 19, № 88).
[60] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 770, S. 555; также Hanserezesse, 3. Abt., Bd. V, Nr. 542, S. 660, начало февраля 1510 г.
[61] Псковские летописи, вып. 2. М., 1956, стр. 253.
[62] Там же, вып. 1, стр. 102.

псковичи после восстановления торговли в 1514 г. предпочитали возить свои товары в Нарву, а не в соседний с ними Тарту, чтобы миновать браковальню, устроенную специально для сала и конопли, поступавших из Пскова[63]. Ездили московские «сведенцы» (Юрий Константинов, Микула Личнин, Гридя и Игнатей Костеневы) и в Ригу[64].

Наряду с линией Псков—Тарту в 1503—1514 гг. русские товары поступали в Ливонию и через Выборг—Таллин. Таллинские купцы вели широкую торговлю русскими товарами. Один из бывших участников похода Плеттенберга на г. Остров тотчас по окончании войны заделался купцом и начал торговать с русскими в Выборге. Он продавал им сукна, мед, соль, старую медь, бумагу, железную проволоку, поташ и другие товары. Осенью 1503 г. он привез из Выборга шкурки горностая, белки, речной выдры, воск и все перепродал таллинским купцам, которые покупали все настолько охотно, что даже не взвешивали воск, лишив тем самым городскую казну дохода[65].

У таллинских купцов в это время постоянно были большие количества русских товаров. В связи с задержкой датчанами кораблей из Таллина Таллинский городской совет в эти годы неоднократно писал датскому королю, отмечая, что товары куплены купцами в России или у русских[66]. В одном из таких писем с просьбой вернуть задержанные в Зунде (Эресунне) товары значатся и русские товары — 7500 шкурок ласки на корабле И. Критмана, 2 бочки пушнины и сало на корабле И. фан дер Слюша. Таллинские бюргеры клялись, что «вышеописанные ласки, а также белка, а также сало куплены и выменены в Дерпте у русских, а не суть шведские товары»[67].

Из Таллина и в этот период отправлялись корабли с «драгоценным грузом» — пушниной и воском[68]. В целом, однако, удельный вес традиционных русских товаров в XVI в. резко упал. В торговых операциях купеческого дома И. Сельхорста в 1506—1521 гг. на долю воска приходилось 17—23% стоимости товаров, направлявшихся из Таллина в Любек. В 1531—1534 гг. доля воска колебалась около 8%, доля же пушнины была и того

---

[63] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 157, § 19, S. 355, 24. I. 1519.
[64] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 4, ящ. 19, № 92, 94а.
[65] E. von Nottbeck. Fragment einer Revaler Chronik, S. 462.
[66] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 387, S. 282, около 10. IV. 1508.
[67] Там же. Nr. 430, S. 311—312, 20. VIII. 1508.
[68] Там же, Nr. 880, S. 641, 30. IX. 1510. — Русская пушнина (81 шкурка «добрых» куниц и 520 «добрых тройниц», а также 400 шкурок горностая) была и среди товаров гданьских купцов, ограбленных датскими пиратами недалеко от Таллина в июле 1506 г. (LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 156, S. 107—108, 7. II. 1507).

меньше. Их место стали занимать сало, ворвань, а главное — продукты сельского хозяйства — лен и пенька. Среди товаров, которые отправлял в 1531—1534 гг. И. Сельхорст из Таллина, лен и пенька стояли на первом месте (около 45% стоимости всех товаров)[69].

Изменение состава экспорта из Таллина, который отчасти соответствовал русскому экспорту, происходило в результате изменений в хозяйстве Ливонии и соседних с нею русских земель — бывших Псковской и Новгородской.

Промежуточным пунктом на пути из Выборга в Таллин была Нарва, которая стала центром торговли карельских купцов. Нарва жаловалась Таллину, что в Нарву прибывает масса товаров из Выборга, Новгорода, с Невы под названием выборгского товара, причем неизвестно, кому эти товары принадлежат. А сами выборгские купцы объявили, что магистр Плеттенберг милостиво позволил им заниматься торговлей, ввозить товары в Нарву и вывозить их[70].

Наряду с карельскими купцами в Нарву приезжали и русские. Вскоре после окончания войны они явились туда за товарами, задержанными еще в 1501 г.[71] Хотя часть товаров была продана, русские получили полное возмещение за них. К июлю 1504 г. в Нарве не оставалось больше русских товаров[72]. Торговля русских в Нарве в это время была категорически запрещена[73]. Однако позднее они стали ездить в Нарву для торговли. Так, на корабле Хеннинга Тегеля, задержанном датчанами в 1507 г., находилось 8 ластов 1 бочка ворвани, купленной у русского в Нарве[74]. Нарвский бюргер Фредерик Корф примерно в то же время купил у русского в Нарве 8 ластов и бочку сала и, вероятно, вместе с тем также 5 бочек льна и конопли[75].

В это время нарвские купцы отказывались от всех прежних правил торговли с русскими. Они уже не ограничивались обменом или покупкой товаров за деньги, но охотно прибегали к кредитным операциям, в чем их и упрекал Таллинский городской совет[76]. По-видимому, нарушались и правила взвешивания товаров, на что обратил внимание в своем послании Тарту в августе

---

[69] В. В. Дорошенко. Ганза и Ливония. Проблемы торговли XIII—XVI вв., стр. 146.
[70] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 579, S. 416, 18. III. 1509.
[71] Там же, Bd. II, Nr. 599, S. 476, 1. I. 1504; Nr. 613, S. 483, 3. II. 1504.
[72] Там же, Nr. 796, S. 619, 27. VII, 1505.
[73] Там же, Nr. 613, S. 483, 3. II. 1504.
[74] Там же, Bd. III, Nr. 218, S. 153—154, 17. VII. 1507.
[75] Там же, Nr. 218—219, S. 153—154, 17. VII. 1507.
[76] Там же, Nr. 301, S. 222—223, 1508.

1507 г.[77] Возможно, недовольство Тарту вызывалось и тем, что в Нарве еще с 60-х годов XV в. были приняты русские меры веса[78].

Официально торговля в Нарве была разрешена только в 1512 г. Летом в Нарву явились русские и объявили, что ивангородский наместник разрешил торговлю в Нарве на старых условиях, причем послы сообщили, что самим русским удобнее торговать в Нарве, чем в Ивангороде[79]. Однако нормальная торговля в Нарве продолжалась очень недолго. Вскоре — в начале следующего, 1513 г., после того как русским в Нарве были проданы недоброкачественная сельдь и нечистое серебро, великий князь через ивангородского наместника запретил русским купцам вести торговлю в Нарве. Все покупки должны были совершаться в Ивангороде[80].

О том, какое значение придавал великий князь развитию ивангородской торговли даже в годы запрещения торговли с ливонскими городами, свидетельствуют его попытки расширить и укрепить город. «Русские намереваются перед своей крепостью (имеется в виду Ивангород. — *А. Х.*), — сообщали в 1507 г. немцы из Нарвы, — построить высокую стену, здесь были мастера-строители Владимир Торкан [Таракан?] и Марк Грек... Они хотят заложить вокруг города стены с башнями так далеко и широко, чтобы могло разместиться 8 тысяч человек»[81]. После восстановления торговли великий князь ревниво следил за тем, чтобы торговля в Ивангороде процветала. В конце 1514 г. ивангородский наместник запретил псковичам и новгородцам ездить в Нарву. Об этом же было объявлено в Пскове и Гдове (Woldowe). Тогда русские из этих городов решили везти свои товары не в Ивангород, на что рассчитывал великий князь, но в Тарту или Ригу[82]. Летом 1515 г. был объявлен новый приказ ивангородского наместника: нарвские купцы должны были покупать русские товары только в Ивангороде[83]. Если же псковичи и новгородцы не смогли бы сторговаться здесь, им следовало отправляться не в соседнюю Нарву, а прямо в Таллин[84].

---

[77] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 239, S. 152, 2. VIII. 1507.

[78] Там же, Bd. I, Nr. 804, S. 602—605, 3. V. 1499; И. Э. Клейненберг. Унификация вощаного веса в новгородско-ливонской торговле XV в. (из истории внешнеторговой политики Иванского ста). — Археографический ежегодник за 1965 г. М., 1966, стр. 82—93.

[79] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VI, Nr. 422, S. 397, 9. VII. 1512.

[80] Там же, Nr. 521, S. 481, 3. IV. 1513.

[81] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 169, S. 117, 19. III. 1507.

[82] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VI, Nr. 593, S. 553, 31. XII. 1514.

[83] Там же, Nr. 604, S. 565, 6. V. 1515.

[84] Там же, Nr. 607, S. 566—567, 25. VII. 1515.

Даже после 1514 г. Новгороду и Пскову не удалось восстановить своих позиций в русско-ливонской торговле. Псковская торговля, как уже указывалось выше, была дезорганизована в результате выводов купечества из Пскова, предпринятых великим князем. Новгородцы же не могли оправиться от реформ 80-х годов XV в. Об этом свидетельствует состав новгородских участников ливонской торговли. Во втором десятилетии XVI в. неизвестны ни крупные гости, ни просто купцы, которые унаследовали бы это ремесло от своих родителей. Весьма немногочисленные документы таллинского архива, сообщающие о русской торговле второго и третьего десятилетий XVI в., очень редко упоминают новгородцев. Среди них выходцы из семьи священника, мелкие торговцы, ведущие довольно скромную торговлю. Только в 1530 г. в Таллине появляется первый новгородский гость[85]. Однако и в 10—20-х годах XVI в. феодально-купеческая верхушка Новгорода продолжала симпатизировать ливонским купцам. После ареста ивангородским наместником немецких товаров, предназначавшихся для немецких купцов в Новгороде, последние нашли в Новгороде «добрых друзей», хотя и потерявших всякий вес в области русско-ливонских отношений и примирившихся с второстепенной ролью Новгорода сравнительно с Ивангородом. Так, во время этого инцидента немецких — тартуских и таллинских купцов с ивангородским наместником, требовавшим от них даров и подношений, «добрые друзья и высшие» («uppersten») Новгорода дали совет обращаться непосредственно к великому князю[86], а не к ивангородскому наместнику, еще в первом десятилетии XVI в. взявшему в свои руки управление всеми внешними сношениями русских городов с Ливонией[87].

Второе десятилетие XVI в. — это время расцвета ивангородской торговли, выступившей наследницей новгородской и псковской. Участниками ивангородской торговли были самые различные люди. Здесь и многочисленные священники[88], и купцы со средним достатком, охотно бравшие себе складников (Федор Иванович Шишенин со складником Васькой Белоусом, Борис Нотенский со складником Левкой Малским)[89], и «гости» Яков Се-

[85] Русские акты Ревельского городского архива. — Русская историческая библиотека (РИБ), т. XV. СПб., 1894, № 15, стб. 25—27 (священник новгородской церкви св. Климента с Иворовой улицы должен был по духовным своего сына и зятя получить в Таллине 5 ластов соли и бочку «горячего вина»); № 27, стб. 47—48 (первый гость — Иван Васильев — в Таллине).

[86] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VI, Nr. 601, S. 564, 15. III. 1515.

[87] Там же, Bd. V, Nr. 520, S. 610, 1509.

[88] РИБ, т. XV, № 17, стб. 35—38, 1525 г. (поп Онтоней и поп Осиф). Поп Осиф отправил из Таллина судно с 3 ластами соли, несколькими ластами ржи и 150 гривнами «пенязеи немстцких» (стб. 30).

[89] РИБ, т. XV, № 28, стб. 49—50, 1514—1519 гг.; № 16, стб. 27—29, 1525 г.

менович Чуткин, Микифор Кондратьев, Ефим Июдин, отправлявшие в Таллин своих «товарищей» и имевшие в одной партии товара на 200, 415, 230 гривен[90]. По-видимому, в Ивангороде быстро формировалось крупное купечество, подобное тому, какое существовало в Новгороде и Пскове накануне их присоединения к Русскому государству.

Через Ивангород поступали все те же товары, которые ввозились на Русь и в конце XV в. Соль[91], сельдь[92], сукна[93], металлы — вот чем наполнялись бусы, державшие путь из Таллина в Ивангород.

Особенно важен был импорт металлов. Металлы ввозились на Русь, по-видимому, и в годы запрещения торговли[94]. Летом 1509 г. по распоряжению магистра Плеттенберга — вероятно, в ответ на великокняжеский запрет ввоза соли в Россию — была запрещена продажа русским котлов, меди, олова, свинца, проволоки[95]. Запрет этот не был снят и после 1514 г. Однако русские ухитрялись постоянно ввозить металлы. На это жаловался нарвский бургомистр Фр. Корф: русские-де набивают металлы в бочки и ввозят их на Русь, а также покупают шведские котлы[96]. Ганс Витте видел в Новгороде, как взвешивали полтора ласта свинца[97]. Металлы постоянно входили в состав товаров, которые ввозили ивангородцы: 8 берковцев свинца везли Б. Нотенский и Л. Малской, они же в 1519 г. купили в Таллине 3 берковца свинца, которые были у них отняты в Нарве; в 1530 г. 5 берковцев меди вез из «замория» — из Любека новгородский купец Иван Васильев, 11 берковцев свинца, присланных из

[90] РИБ, т. XV, № 18, стб. 33—34.

[91] Соль была почти в каждой партии товаров из Таллина: 4 ласта и 2 меха у Ф. И. Шишенина (РИБ, т. XV, № 28, стб. 49—50), 5 ластов — у родственника попа Михаила (там же, № 15, стб. 25—27), 4 ласта без 1 меха — у ивангородского гостя Ивана Шуйги Игнатьева (там же, № 20, стб. 35—38) и т. д.

[92] Сельдь ввозилась иногда крупными партиями; 2½ ласта ее было, например, у Ф. И. Шишенина (РИБ, т. XV, № 28, стб. 49—50). Ввозилась сельдь из Сконе и Ольборга, причем вопрос об ее упаковке, о полноте бочек и качестве самой сельди русские в 10—20-х годах XVI в. поднимали довольно часто (Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 157, § 44, S. 357, 24. I. 1519; Nr. 371, § 7, S. 669, 2. II — 1. III. 1521).

[93] Это были по преимуществу сукна среднего качества — поперингские, дешевые английские, вендские и, видимо, ростокские (rostscher) (Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 371, § 7, S. 669, 2. II—1. III. 1521; также Nr. 157, § 41, S. 357, 24. I. 1519).

[94] Некий Эверт Ротертс, везший с собой связку (schoff) латунных котлов и задержанный в Валмиере, отказался принести присягу в том, что они не предназначаются русским (LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 101, S. 66, 2. X. 1506).

[95] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 657, S. 477, 25. VI. 1509.

[96] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 157, § 38, S. 357, 24. I. 1519.

[97] Там же.

Любека в Таллин Ивану Долгому, он должен был получить в Таллине[98] и т. д.

Затруднения испытывала Русь и в торговле благородными металлами. В 1508 г. Любек наложил запрет на ввоз на Русь серебра и не снимал его, несмотря на просьбы Гданьского городского совета[99], вплоть до 1514 г. На Русь, как и в Прибалтику, в начале XVI в. поступало нечистое серебро и монеты с крайне низким содержанием серебра[100]. Однако ввоз благородных металлов имел настолько важное значение для России, что за качеством импортного серебра следил сам великий князь Василий III. Стоило русским купить в Нарве нечистое серебро[101], как он запретил русским торговлю там[102]. Эта временная мера не помогла: из Прибалтики по-прежнему поступало низкокачественное серебро[103].

О других товарах, представлявших меньший интерес для развития русской экономики и ввозившихся в более скромном объеме, — винах, пиве, галантерейных товарах и т. д. — в данной связи можно специально не рассказывать. Следует только подчеркнуть, что и в начале XVI в. торговля с ливонскими городами являлась важным источником поступления на Русь самых разнообразных бытовых предметов и продуктов питания.

В целом с помощью ливонской торговли русские города получали сырье, необходимое для развития ряда ремесел, ткани и соль, изготовлявшиеся или добывавшиеся на Руси все еще в недостаточном количестве. Не случайно Псков и Новгород и в XVI в. остались на первом месте среди русских городов по уровню развития металлообрабатывающих ремесел.

Русско-ливонская торговля в конце XV — начале XVI в. приобретала общегосударственное значение и по мере присоединения независимых Новгорода и Пскова к Русскому государству подпадала под непосредственное руководство великого князя. Попытки Ивана III и Василия III регламентировать состав товаров

---

[98] РИБ, т. XV, № 28, стб. 49—50; № 12, стб. 21—24; № 27, стб. 47—48, 25. III. 1530.

[99] LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 337, S. 245, 10. III. 1508.

[100] А. Н. Молвыгин. Денежное обращение и монетное дело на территории Эстонской ССР в XIII — первой половине XVI в., стр. 15—16.

[101] Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VI, Nr. 522, § 11, S. 483, 7, VIII. 1513.

[102] Там же, Nr. 521, S. 481—482, 3. IV. 1513.

[103] Там же, Nr. 593, S. 553—554, 2. VII. 1514. — Любекские купцы жаловались на то, что каждую третью марку серебра им приходится отдавать в Риге на перечеканку, а без серебра они не могут торговать с русскими, в связи с чем купцы терпят большие убытки (там же, Bd. VII, Nr. 113, § 47, S. 211. 9. VI—14. VII. 1518). Немцы из Новгорода писали в Таллин о том, что они терпят убытки из-за плохого серебра (там же, Bd. VII, Nr. 372, S. 672, 14. III. 1521).

этой торговли, запретив ввоз соли на Русь, оказались неудачными, как потому, что они не учитывали уровня развития русской экономики, так и потому, что вызвали дружное противодействие и русских, и ливонских купцов, постоянно нарушавших этот запрет.

Внешнеполитическая ориентация Василия III на Данию и даже на Швецию[104] в противовес Ливонии привела к официальному запрещению торговли с Ливонией в 1503—1514 гг., но остановить ее совсем была не в силах и великокняжеская власть, — настолько она была необходима и для Ливонии, и для России. Этот факт вынужден был признать Василий III в 1514 г.

Губительно отразилась на русско-ливонской торговле этого времени и внутренняя политика великих князей московских, переселявших купцов из Новгорода и Пскова во внутренние районы страны.

В связи с внешнеполитической и внешнеторговой политикой великих князей и их внутренней политикой в конце XV — начале XVI в. центр русско-ливонской торговли или ее центры перемещались из одного города в другой. В конце XV в. место Новгорода в русско-ливонской торговле занял Псков. Во время русско-ливонской войны в начале XVI в. в запретной торговле с ливонскими городами при посредстве выборгских купцов больше участвовал, по-видимому, Новгород. В 1503—1514 гг. наряду со Псковом в торговле на Неве с карельскими купцами участвовали и новгородцы. Наконец, после заключения договора 1514 г. быстро расцвела ивангородская торговля и несколько возродилась торговля в Новгороде, где был восстановлен Немецкий двор.

Таким образом, русско-ливонская торговля была мощным фактором экономического развития северо-западных русских городов. Она способствовала формированию купечества в этих городах.

---

[104] В 1508 г. распространились слухи о том, что великий князь московский готов предоставить Немецкий двор в Новгороде шведам и вообще рад им покровительствовать (LUB, 2. Abt., Bd. III, Nr. 307, S. 227—228, 11. I. 1508). После заключения договора с Данией в Ивангороде был сооружен датский двор (Hanserezesse, 3. Abt., Bd. VII, Nr. 39, § 244, S. 54, 14. VI. — 5. VII. 1517).

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

И. Э. Клейненберг (Ярославль)

ЦЕНЫ, ВЕС И ПРИБЫЛЬ В ПОСРЕДНИЧЕСКОЙ ТОРГОВЛЕ ТОВАРАМИ РУССКОГО ЭКСПОРТА В XIV — НАЧАЛЕ XV В.

Вопрос о размерах прибыли, которую получали купцы прибалтийских и северогерманских городов, входивших в Ганзу, от торговли товарами русского экспорта, стал за последние пятнадцать лет дискуссионным. Возникла новая точка зрения на эту проблему, противоположная традиционной.

Представители традиционной точки зрения считают, что первоначальная норма прибыли в заморской посреднической торговле неизбежно была очень высока. Ф. Энгельс обосновывает данное положение тем, что это была прибыль, происходившая из монопольной торговли, прибыль, которая, кроме того, из-за значительной рискованности торговых операций в то время должна была включать в себя большую страховую премию. «О том, — добавляет Ф. Энгельс, — что средняя норма прибыли была очень высока, свидетельствуют также и обычные тогда очень высокие нормы процента, которые всегда должны быть в общем ниже обычного уровня торговой прибыли»[1].

Из видных буржуазных ученых традиционного взгляда придерживался Л. К. Гётц, автор капитальных монографий по русско-ганзейской торговле. Не располагая точными данными о размерах прибыли купцов, он ссылается на то, что ганзейцы, несмотря на все трудности

[1] Ф. Энгельс. Дополнения к третьему тому «Капитала». II. Биржа. — В кн.: К. Маркс. Капитал, т. III. М., 1955, стр. 915.

дальнего пути, упорно устремлялись в течение веков со своими товарами в Новгород[2]. К выводу о значительности торговой прибыли ганзейцев пришел также Ф. Рёрих, изучая динамику обогащения купеческих семейств, торговавших с Новгородом, по записям в налоговых и земельных документах[3].

Противостоящая традиционной точке зрения новая концепция заключается в утверждении, что средний уровень прибыли ганзейцев от русской торговли был очень невысок, особенно если учесть, что эта прибыль получалась от торговли в средневековых условиях. Автор и главный пропагандист этого нового тезиса М. П. Лесников считает, что средняя прибыль от перепродажи русских товаров составляла на рубеже XIV и XV вв. около 5—6%[4].

Свою концепцию М. П. Лесников развил и изложил в большом числе статей в отечественных и зарубежных изданиях[5]. Он привлек в качестве источника сведений о ценах на русские товары малоисследованные до сих пор для этой цели деловые письма

[2] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lübeck, 1922, S. 352.

[3] Fr. Rörig. Lübecker Familien und Persönlichkeiten. — In: Fr. Rörig. Wirtschaftskräfte im Mittelalter. Abhandlungen zur Stadt- und Hansegeschichte, hrsg. von P. Kaegbein. Köln—Graz, 1959.

[4] М. П. Лесников. Нидерланды и Восточная Балтика в начале XV в. Из истории торговых сношений. — Известия Академии наук СССР, серия истории и философии, т. VIII, 1951, № 5, стр. 458.

[5] М. П. Лесников. Ганзейская торговля пушниной в начале XV в. — Ученые записки Московского городского пед. ин-та им. В. П. Потемкина, т. VIII. Кафедра истории средних веков, вып. 1, 1948, стр. 61—93; М. П. Лесников. Торговые сношения Великого Новгорода с Тевтонским орденом в конце XIV в. и в начале XV в. — Исторические записки, т. 39, 1952, стр. 259—278; М. П. Лесников. Нидерланды и Восточная Балтика в начале XV в. Из истории торговых сношений. — Известия Академии наук СССР, серия истории и философии, т. VIII, 1951, № 5, стр. 451—459; М. П. Лесников. Некоторые вопросы балтийско-нидерландской торговли хлебом в конце XIV — начале XV в. — Средние века, вып. 7. М., 1955, стр. 112—134; M. P. Lesnikov. Die Handelsbeziehungen Groß-Novgorods mit dem Deutschen Orden. — Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Abteilung (Berlin), 1954, S. 859—878; M. P. Lesnikov. Beiträge zur baltisch-niederländischen Handelsgeschichte am Ausgang des 14. und Beginn des 15. Jahrhunderts. — Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig, gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe, 7. Jg., 1957/58, H. 5, S. 613—636; M. P. Lesnikov. Die livländische Kaufmannschaft und ihre Handelsbeziehungen zu Flandern am Anfang des XV. Jahrhunderts. — Zeitschrift für Geschichtswissenschaft (Berlin), 1958, H. 2, S. 285—303; M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für osteuropäische Ware im XV. Jahrhundert. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 78. Köln, 1960, S. 67—86; M. P. Lesnikov. Der hansische Pelzhandel zu Beginn des 15. Jahrhunderts. — Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag. Berlin, 1961, S. 219—272; M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für Osteuropawaren im 14. Jahrhundert. — Hansische Studien. Heinrich Sproemberg zum 70. Geburtstag, S. 273—292.

и записи сделок ганзейских купцов Виттенборгов и Фекингузенов, а также торговые книги Тевтонского ордена[6]. Часть записей Гильдебранда Фекингузена была М. П. Лесниковым впервые опубликована[7].

Названные источники содержат материал по истории ганзейской и орденской торговли второй половины XIV и первой четверти XV в. Некоторые записи в торговых книгах позволяют проследить отдельные операции с начала до конца, от закупки товара в Новгороде или Ливонии до его продажи в Брюгге. Из этих записей можно извлечь достаточное количество данных о ценах на важнейшие товары русского экспорта в разных пунктах ганзейского торгового пути. Цифровой материал этих источников М. П. Лесников подверг тщательному анализу.

Сопоставляя цену на пушнину и воск в Восточной Прибалтике, в Гданьске и во Фландрии, М. П. Лесников сделал, как он пишет, «совершенно неожиданное наблюдение», состоящее в том, что «цены в Новгороде на важнейшие экспортные товары лишь немногим разнились от цен на них на главнейших рынках Прибалтики и Нидерландов»[8]. Например, цены в Гданьске были в среднем выше новгородских лишь на 1,31%, в отдельных же случаях они были даже равны новгородским или ниже их[9]. Расчеты, произведенные для контроля разными методами, дали те же результаты. М. П. Лесников придает этому наблюдению очень большое значение, так как считает, что «цены в сущности являются основой для построения важнейших выводов о средневековой торговле»[10].

Основываясь на обнаруженном им факте выравненности цен на всем ганзейском торговом пути, факте, который можно считать действительно твердо установленным, так как он подкрепляется достаточным количеством аутентичных записей в счетоводных книгах того времени, М. П. Лесников делает вывод, что западноевропейские купцы, перепродавая русские экспортные товары, *«вынуждены были довольствоваться только весьма малой при-*

---

[6] C. Mollwo. Das Handelsbuch von Hermann und Johann Wittenborg. Leipzig, 1902; Hildebrand Veckinghusen. Briefwechsel eines deutschen Kaufmanns des XV. Jahrhunderts, hrsg. von W. Stieda. Leipzig, 1921; C. Sattler. Die Handelsrechnungen des Deutschen Ordens. Leipzig, 1887.

[7] Торговая книга ганзейского купца начала XV в. Гильдебранда Фекингузена. Публикация на немецком и русском языках. Вводная статья М. П. Лесникова. — Исторический архив, 1958, № 2, стр. 134—153.

[8] М. П. Лесников. Торговые сношения Великого Новгорода с Тевтонским орденом..., стр. 276—277.

[9] Там же.

[10] М. П. Лесников. Ганзейская торговля пушниной в начале XV в., стр. 84.

былью»[11] (курсив наш. — *И. К.*). Так, например, средний уровень прибыли от десяти торговых операций, произведенных в 1416—1417 гг. в Гданьске, определяется в 5%, а чистая прибыль от операции орденского приказчика по перепродаже новгородских товаров в Брюгге в 1398 г. составляет только 6%[12]. Анализ данных торговой книги купца И. Виттенборга (середина XIV в.) дает, правда, несколько более высокий процент прибыли в результате торговых операций (нормально в пределах от 13 до 22,2%), но и эту прибыль М. П. Лесников считает достаточно низкой, чтобы она могла служить лишним подтверждением его тезиса о незначительной (в сравнении с общепринятыми представлениями) норме прибыли ганзейцев от торговли русскими товарами[13].

В своей статье, опубликованной в 1960 г. в ежегоднике по истории Ганзы, М. П. Лесников подытоживает свои наблюдения и выводы и, отталкиваясь от них, дает общую оценку форм ганзейской торговли рубежа XIV и XV вв. Он пишет: «Все эти характерные черты, которые так отчетливо выступают в наших источниках, — интенсивность торговых сношений, *выравненность цен в различных торговых центрах, низкая норма прибыли* (курсив наш. — *И. К.*), почти безраздельное господство кредита — предостерегают нас от того, чтобы рассматривать ганзейскую торговлю лишь как архаичную; они дают нам повод относить в рамках развития внутриевропейских торговых связей эту ганзейскую торговлю конца XIV — начала XV в., столь тесно связанную с восточноевропейским рынком, не к прошлым, а к будущим векам»[14].

Таким образом, главное в положениях М. П. Лесникова сводится к тому, что, во-первых, норма прибыли ганзейских купцов при торговле русскими товарами была очень невысокой и что, во-вторых, формы ганзейской торговли на рубеже XIV и XV вв. имели не архаичный характер, что среди них уже преобладали зачатки будущих, более прогрессивных форм обмена, получивших свое окончательное развитие лишь в капиталистической формации.

Концепция М. П. Лесникова стала в последнее время широко известна, и у нее появились как сторонники, так и противники.

---

[11] М. П. Лесников. Торговые сношения Великого Новгорода с Тевтонским орденом..., стр. 278.

[12] М. П. Лесников. Нидерланды и Восточная Балтика в начале XV в., стр. 458.

[13] M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für Osteuropawaren im 14. Jahrhundert, S. 290.

[14] M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für osteuropäische Ware im XV. Jahrhundert, S. 80.

Некоторые французские исследователи ее приняли[15]. К. Фритце (ГДР), не оспаривая результатов вычислений М. П. Лесникова, считает, что низкий процент прибыли не является типичным для всего ареала деятельности Ганзы в XIV—XV вв.[16] Аналогичное мнение высказал в 1964 г. и польский ученый М. Маловист на конференции Ганзейского исторического общества в Лейпциге[17]. Убежденным противником тезиса о малой прибыли ганзейцев от русской торговли являлся академик М. Н. Тихомиров. В своих парижских лекциях, изданных посмертно, он, изложив суть новой концепции, выразил по поводу нее следующее мнение: «Видимо, в расчетах... есть какой-то пробел. Возместить этот пробел специальным исследованием я пока не в состоянии, но отметить это считаю необходимым»[18].

Настоящая статья является небольшим вкладом в дискуссию о посреднической прибыли ганзейцев от русской торговли, который, может быть, позволит частично заполнить тот пробел, о котором говорил М. Н. Тихомиров. Целью статьи является показать, что факт выравненности цен в городах по балтийскому торговому пути, который сам по себе сомнению не подлежит, необязательно должен рассматриваться как прогрессивный момент в торговле Ганзы, но, наоборот, может быть объяснен как явление, полностью соответствующее феодальной формации, не имеющее ничего общего с выравненностью цен при капитализме. Мы хотим показать, что цены и оформление получения прибыли купцами в балтийской торговле на рубеже XIV и XV вв. были еще в значительной степени типично феодальными и что поэтому невозможно вычислить торговую прибыль для этого периода, вычитая из продажной цены покупную цену и транспортные расходы.

Мы исходим из общепризнанного факта, что феодальное общество в период преобладания натурального хозяйства требовало стабильных, так наз. «справедливых», цен, что оно недружелюбно относилось к торговцам и считало неэтичным продавать товар дороже, чем он был куплен, и получать таким способом прибыль. Зарождающемуся профессиональному купечеству было поэтому вначале очень трудно добиться общественного признания своего специфического способа обогащения за счет покупателей и потре-

[15] См. А. Л. Хорошкевич. Русский город XI—XVI вв. в современной буржуазной науке. — В сб.: Критика буржуазных концепций истории России периода феодализма. М., 1962, стр. 125.

[16] K. Fritze. Tendenzen der Stagnation in der Entwicklung der Hanse nach 1370. — Wissenschaftliche Zeitschrift der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Jg. XII, 1963, Nr. 5/6, S. 521 ff.

[17] M. Małowist. Uwagi o roli kapitału kupeckiego w Europie wschodniej w późnym średniowieczu. — Przegląd Historyczny, t. 56, 1965, Nr. 2, str. 227.

[18] М. Н. Тихомиров. Средневековая Россия на международных путях (XIV—XV вв.). М., 1966, стр. 97.

бителей. Именно в это время в странах католического Запада и возникли разные формы скрытого, завуалированного получения торгового барыша и ссудного процента. Общественное мнение считало традиционную цену чем-то святым и непоколебимым, купечество же не могло существовать без барыша. Поэтому искали такой способ оформления торговой прибыли, чтобы создавалась видимость, что прибыль незначительна и не обусловлена разницей в ценах.

Именно в такой ситуации и с такой целью и возникла система, которую можно назвать стабилизацией цен путем изменения величины единиц измерения товаров.

Типичный пример такой практики приводит К. фон Инама-Штернегг, описывая средневековую торговлю вином в некоторых районах Германии. На единицу измерения вина (например, бочку, бутылку, кружку и т. п.) в некоторых винодельческих центрах устанавливалась определенная стабильная «справедливая» цена, которая объявлялась обязательной как в самих центрах производства вина, так и в периферийных пунктах области, куда это вино вывозилось. Чтобы сохранить «справедливую» цену неизменной, но одновременно возместить транспортные расходы и дать некоторую прибыль продающему вино корчмарю, фактическую величину не изменявшей при этом своего наименования единицы измерения уменьшали пропорционально отдалению пункта продажи вина от места его производства[19]. Таков был способ, при помощи которого пытались претворить в жизнь этическое требование сохранения неизменной «справедливой» цены за одноименную меру.

Аналогичное положение с ценами на вина мы наблюдаем и в других странах. Так, И. М. Кулишер отмечает, что такса на вина в Арагоне предписывала, чтобы вино в городах продавалось корчмарями по той же цене, по какой оно было ими приобретено в селах[20]. Практически это было осуществимо лишь при помощи уменьшения продажной меры.

Так как цены на зерновой хлеб не поддавались регламентации со стороны городских властей (из-за непостоянства урожаев, частых недородов, а также и потому, что хлеб принадлежал феодалам), то устанавливались постоянные цены лишь на печеный хлеб, производимый городскими ремесленниками. Примером такой стабилизации может служить прейскурант для продажи хлеба, изданный властями города Таллина (Ревеля) около 1380 г. В этом документе устанавливалась стабильная цена на пшенич-

[19] K. Th. v. Inama-Sternegg. Deutsche Wirtschaftsgeschichte, Bd. III. Leipzig, 1901, S. 359—361.

[20] И. М. Кулишер. Эволюция прибыли с капитала в связи с развитием промышленности и торговли в Западной Европе, т. 1. СПб., 1906, стр. 380.

ные булки и караваи ржаного хлеба. Но так как пекари были вынуждены покупать зерно или муку по меняющимся ценам, то такса устанавливала соотношение между ценой зерна и величиной выпекаемых и продаваемых по стабильной цене булок и караваев. Как только рожь дорожала на 3 любекские денежные марки, каравай должен был уменьшаться на одну четверть своего веса; при вздорожании пшеницы на 1 марку булка теряла в весе 3 лота[21]. Аналогичная практика известна и из других стран[22].

В виде реликта такие системы искусственной стабилизации цен могли применяться на практике очень долго. Еще в XVII в., как пишет Ж. Савари в своем «Совершенном негоцианте», перекупщики скупали во Франции у крестьян их товары и перепродавали их оптовикам по одной и той же цене. Их прибыль была натуральной и состояла из «похода» при взвешивании товара при покупке у крестьян[23].

В Швеции еще на рубеже XVI и XVII вв. 1 шиффунт железа в соответствии с законом имел одну и ту же цену как на месте добычи внутри страны, так и в порту, через который железо экспортировалось. Только в местах производства железа шиффунт был на 2 лисфунта ($\approx$ 1 пуд) тяжелее, чем на берегу моря. Этот дополнительный вес должен был компенсировать транспортные расходы. Такое же положение существовало в Швеции и с медью, только в этом случае разница в весе была меньше, поскольку медь была примерно в 7 раз дороже железа при одинаковых транспортных расходах. Разница в мерах и весе между Швецией и Финляндией в XVI в., по мнению скандинавских метрологов, была такого же характера[24].

Шведский исследователь Б. Форсель приходит к выводу, что расхождение между скаловым и безменным весом, т. е. весом оптовиков и розничных торговцев, в средневековой Швеции может быть объяснено аналогичным способом. Цена сохранялась как в оптовой, так и в розничной торговле одна, но так как одноименные весовые единицы безменного веса были легче, чем скалового, то розничный торговец получал свою долю прибыли не из-за разницы в ценах, а из-за разницы в весе[25].

[21] Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch, Bd. III. Reval, 1857, Nr. 1166.

[22] И. М. Кулишер. Эволюция прибыли с капитала..., т. 1, стр. 385—386.

[23] J. Savary. Le parfait négociant, t. I, livre 1. Paris, 1721, p. 56. — При взвешивании с «походом» акт взвешивания считался законченным не при достижении равновесия между чашей с гирями и чашей с товаром, а только тогда, когда чаша с товаром перетягивала чашу с гирями и стрелка весов склонялась к товару.

[24] S. O. Jansson. Mått, mål och vikt i Sverige till 1500-talet. — Nordisk kultur, XXX. Stockholm, 1936, s. 10.

[25] См. там же.

По такому же принципу была построена система хлебных мер в прусских владениях Тевтонского ордена, где при одной и той же цене величина хлебной меры постепенно уменьшалась в направлении от глубинных районов страны к приморским городам[26].

В сфере русско-ливонской торговли явный пример применения этого принципа дают нам рижско-полоцкие торговые договоры XIV—XV вв. Еще в договоре первой половины XIV в. было установлено, что шиффунт (берковец) воска, если рижский купец приезжал за ним в Полоцк, должен был весить там на половину лисфунта (пудка) больше, чем на рижском рынке. Аналогичное постановление мы находим в Копысском договоре 1406 г. и про серебро, один из основных товаров, который рижские купцы везли для обмена на воск в Полоцк. Только здесь отношение обратное: рублевый слиток серебра должен был весить в Риге на ползолотника больше, чем в Полоцке[27]. Происхождение такого соотношения весовых единиц ясно: полпудка (10 фунтов) воска с берковца и ползолотника серебра с рубля (марки) шли в пользу того купца, который перевозил эти товары по даугавскому (двинскому) торговому пути, что говорит о первоначально небольшой разнице номинальных цен на эти товары на концах пути.

Договоры Великого Новгорода с Ганзой и Ливонией не знают статей, которые устанавливали и узаконивали бы разницу в весе на концах торгового пути, как это мы видим в Риге и Полоцке. В новгородско-ганзейской торговле эта практика оставалась вне договорных рамок и регулировалась обычаем, «стариной». Но положение вещей здесь было точно таким же. Например, ласт соли содержал в Таллине 15 мешков, но, привезя соль в Новгород, ганзейцы продавали там за ласт только 12 мешков. На ласт меда в Таллине шло 13 бочек, в Новгороде же — лишь 12[28].

Еще значительнее была разница в величине весовых единиц для воска, вывозимого ганзейцами из Новгорода. Так, известно, что на рубеже XIV и XV вв. шиффунт воска в Новгороде содержал 480 фунтов[29], в Ливонии — 400 фунтов[30], а в Любеке ганзейцы

---

[26] J. G. Krünitz. Ökonomisch-technologische Encyclopädie, Bd. 45. Berlin, 1789, S. 674.

[27] Русско-ливонские акты, собранные К. Э. Напьерским. СПб., 1868, № 74 (1330 г.) и № 160 (1406 г.).

[28] Н. А. Казакова. Из истории сношений Новгорода с Ганзой в первой половине XV в. — Исторические записки, т. 28, 1947, стр. 119.

[29] «Item czu Grossen Nawgarden machen 24 lysspfund 1 schiffund und 20 marcpfund machen do 1 lysspfund» (C. Sattler. Die Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, S. 173).

[30] Я. К. Земзарис. Метрология Латвии в период феодальной раздробленности и развитого феодализма (XIII—XVI вв.). — Проблемы источниковедения, IV. М., 1955, стр. 213.

продавали воск шиффунтами, содержавшими только 320 фунтов[31]. Четыре шиффунта воска, отвешенные в Новгороде или Тарту, составляли в Пруссии уже целых пять шиффунтов[32].

Сопоставляя приведенные нами факты о подвижности величины весовых единиц в области балтийской ганзейской торговли с установленной в этой же области М. П. Лесниковым стабильностью и выравненностью цен[33], можно констатировать, что эта выравненность не столько «неожиданна», сколько закономерна и может быть естественно объяснена тем, что мы имеем дело с ценами, явно сложившимися по правилам принятого в прибалтийских странах специфически средневекового архаического ценообразования, т. е. с ценами, стабилизированными при помощи мобильности весовых единиц. Мы считаем, что анализированные М. П. Лесниковым цены — это типичные разновидности «справедливой» цены, приспособленные к заморской посреднической торговле. Эти цены в каждом отдельном случае включали в себя, помимо стоимости товара, транспортных расходов и прочих издержек обращения, только умеренную наценку, официально предназначенную для поддержания жизни купца и его семьи. За тем, чтобы эта наценка не превышала уровня, соответствовавшего сословному положению купца, зорко следило все общество, в котором он жил и действовал, в том числе и его сотоварищи-купцы. Ф. Энгельс отмечает сознательное и преднамеренное стремление средневековых купцов к тому, чтобы сделать норму прибыли «равной для всех участников»[34].

При ценообразовании на основе принципа «стабильная цена за счет лабильности единицы измерения» прибыль купца не выступает полностью на поверхности явлений как разница между покупной и продажной ценой. Поэтому цены русско-ганзейской торговли XIV—XV вв., которые, как мы видели, являются по способу своего образования

---

[31] K. Koppmann. Das Gewichtsverhältnis zwischen Thorn, Flandern und Lübeck. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1893. Leipzig, 1894, S. 117.

[32] C. Sattler. Die Handelsrechnungen des Deutschen Ordens, S. 173.

[33] Только один раз, в 1393/94 г., М. П. Лесников констатирует сильное падение цен в Брюгге как на русские товары, так и на фландрское сукно. По сравнению с ценами предшествовавших лет удешевление в среднем составило 30% (М. П. Лесников. Некоторые вопросы балтийско-нидерландской торговли хлебом..., стр. 132—133). Мы полагаем, что причиной этого скачка цен была не конъюнктура на рынке, а денежная реформа, проведенная во Фландрии в 1390 г., в результате которой содержание серебра в гроте было повышено с 0,81 до 1,07 г (R. de Roover. Money, banking and credit in mediaeval Bruges. Cambridge (Mass.), 1948, p. 225), т. е. на величину, которая как раз соответствует проценту падения цен.

[34] Ф. Энгельс. Дополнения к третьему тому «Капитала». II. Биржа. — В кн.: К. Маркс. Капитал, т. III. М., 1955, стр. 915.

специфически феодальными, не могут служить непосредственно для определения торговой прибыли ганзейцев.

В выравненности цен на концах ганзейского торгового пути нельзя также видеть, как это делает М. П. Лесников, прогрессивное явление, один из зачатков будущих, более совершенных форм торговли. Выравненность ганзейских цен была обусловлена, как мы убедились, типично феодальным способом ценообразования, в то время как выравненность цен при более развитых формах торговли имеет совершенно иные корни.

Переходим теперь к вопросу о торговой прибыли ганзейских купцов. Главным источником прибыли купца-посредника при феодализме была часть феодальной ренты, которую он присваивал, покупая и перепродавая продукты, скопленные в амбарах землевладельцев-эксплуататоров. Вторым источником прибыли являлась часть стоимости товаров, которые купец покупал по ценам ниже стоимости у непосредственных производителей. И в том и в другом случае прибыль реализовалась в форме неэквивалентного обмена.

Прибыль ганзейских купцов XIV—XV вв. вряд ли представляла собой исключение. И она должна была быть достаточно высокой, чтобы заинтересовать купца. Ф. Рёрих считает, что значительные богатства, скапливавшиеся в руках любекского патрициата, имели своим главным источником именно посредническую заморскую торговлю. Правда, на добытые торговлей деньги купцы стремились, как правило, приобрести права на получение земельной ренты, как более почетного и спокойного источника дохода[35]. О той же тенденции создавать богатство торговлей, а затем приобретать земельную ренту пишет Г. Самсонович, исследовавший торговый капитал в Гданьске XV в.[36]

Но если заморская торговля действительно была столь доходной, то возникает вопрос: почему мы не видим этой большой прибыли, когда берем в руки счетоводные книги Виттенборгов и Фекингузенов?

Мы полагаем, что причиной этого является то обстоятельство, что не все компоненты, составлявшие в своей сумме прибыль от операций купцов, нашли свое отражение в их счетоводных книгах.

Система этико-экономических взглядов общества, в котором ганзейцы жили и действовали, заставляла их маскировать действительные размеры получаемого ими барыша. Ганзейский купец не мог открыто сознаться, что закон, управляющий его деятель-

[35] Fr. Rörig. Lübecker Familien und Persönlichkeiten, S. 140.

[36] H. Samsonowicz. Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku. Warszawa, 1960, str. 120.

ностью, — это «дешево купить, чтобы дорого продать». Перед своим господом-богом и согражданами (не купцами) он скромно покупал и продавал свои товары по «справедливой» цене, которая включала в себя лишь такую незначительную дозволенную ему надбавку-вознаграждение, что из-за нее одной вообще не стоило заниматься торговлей. Джованни Морелли, флорентийский торговец сукном рубежа XIV и XV вв., очень искренне высказывается в своих мемуарах об умении купца утаивать от коммуны свои доходы и преуменьшать истинные размеры своего капитала[37]. Это позволяло купцу также платить меньше пошлин, общественных сборов, контрибуций и т. п. Поэтому мы считаем, что в счетоводных записях ганзейских купцов нашла свое отражение только та часть торговой прибыли, которую купец не мог и не хотел скрывать ни перед своей религиозной совестью, ни перед своими согражданами, а именно — прибыль, получаемая им деньгами. Прибыль же натурой, думается нам, в записи не попадала.

Между тем прибыль натурой представляла собой величину, которой не следует пренебрегать. Ведь для того, чтобы в условиях общественных и религиозных ограничений добиться все же более высокого барыша, ганзейские купцы были вынуждены действовать по принципу: закупить как можно больше товара по «справедливой» цене, чтобы продать *за ту же сумму* как можно *меньше товара*. Остававшийся в результате такой операции в руках купца излишек товара мог реализовываться отдельно и представлял собой ту вторую, очень существенную часть барыша, которая была скрыта от бога и непосвященных. Товарищи по занятию разрешали купцу получать эту часть прибыли, ибо они сами наживались таким же образом. Для получения барыша *таким скрытым образом* служила вся система применявшихся в заморской торговле весоизмерительных единиц, величина которых уменьшалась по пути от места покупки товара к месту его продажи, как это было показано выше. Эта система оставляла в руках купца 20% от количества воска, привезенного из Новгорода в Любек, если считать, что фунт в Новгороде весил около 400 г (две гривенки), а шиффунт включал в себя там на рубеже XIV и XV вв., согласно торговым книгам Тевтонского ордена, 480 фунтов, в то время как в Любеке, по приведенным

[37] «Всегда показывай словом и делом, что у тебя половина того, чем ты действительно владеешь». Если ты заработал тысячу флоринов, — то говори пятьсот. Если у тебя 10 тысяч, — пусть твои лошади, одежда и слуги будут, как у человека, живущего на 5 тысяч. «Говори ложь, похожую на правду, чтобы ей поверили и не сочли тебя лжецом» (Л. М. Баткин. Этюд о Джованни Морелли. — Вопросы истории, 1962, № 12, стр. 95).

выше данным К. Коппмана, шиффунт содержал только 320 фунтов по 477 г[38]. Следовательно, купив в Новгороде как шиффунт 192 кг воска и продав за шиффунт в Любеке только 152,64 кг, купец в результате этой операции, кроме «справедливой» цены, получал еще дополнительно целых 40 кг воска натурой. М. П. Лесников упоминает о существовании также шиффунта в 280 любекских фунтов[39]. Если принять последнюю цифру, то дополнительное количество воска, остававшееся в руках купца, значительно увеличится.

Мы считаем возможным, что эта часть барыша натурой не всегда записывалась сразу в книгу, так как выбывала из операции, попадала в амбар, где могла храниться неопределенное время, пока не реализовывалась вместе с другими такими излишками. Но это была уже новая операция с самостоятельной записью.

Однако сказанным не ограничивались возможности получения дополнительного скрытого барыша. Существовала еще третья составная часть прибыли, которая, правда, не была так четко определена, как вышеназванные первые две, но освящалась «стариной», неписаными обычаями, игравшими столь большую роль в торговле ганзейцев с новгородцами. Речь здесь идет о тех дополнительных количествах товара, которые ганзейские купцы, как правило, требовали и получали от русских сверх фактически оплачиваемой партии купленного товара. Размер этих даровых добавок (upgift) зависел от умения каждого купца выторговывать, выклянчивать их. Н. А. Казакова дает в одной из своих работ яркое описание борьбы Новгорода с этой практикой Ганзы в XV в. Например, покупая воск, ганзейцы считали себя вправе отколупывать от кругов воска для проверки его качества большие куски, которые оставляли у себя и не включали в покупаемый и официально устанавливаемый вес. При покупке мехов (сороками) немецкие купцы также требовали значительных «наддач». В 1436 г. новгородцы предлагали установить размер этих «наддач» и зафиксировать его в договоре, но ганзейцы не приняли этого предложения[40]. И это понятно. «Наддачи» являлись общественно не ограниченным источником прибыли, дебит которого зависел только от личной квалификации купца, его умения

[38] См. таблицу с данными о любекском фунте конца средневековья в исследовании: E. Waschinski. Währung, Preisentwicklung und Kaufkraft des Geldes in Schleswig-Holstein von 1226 bis 1864. Neumünster, 1952, S. 20.

[39] M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für osteuropäische Ware im XV. Jahrhundert, S. 77, Anm. 36.

[40] Н. А. Казакова. Из истории сношений Новгорода с Ганзой в первой половине XV в., стр. 115, 129.

торговаться, регламентация же «наддач» сильно сократила бы возможности получения прибыли[41]. Мы считаем также, что на изменения спроса и предложения новгородско-ганзейский рынок реагировал не столько повышением или понижением номинальной цены, сколько «наддачами», т. е. увеличением или уменьшением количества товара, отпускаемого за одну и ту же цену.

К способам получения дополнительных количеств товара, выходящих за пределы официально установленных единиц измерения, следует также отнести и такой способ, как взвешивание «с походом». Сохранения этого архаического обычая в Новгороде настойчиво требовали ганзейцы, в то время как русская сторона пыталась ввести точное взвешивание[42]. Поскольку на платформу больших весов (вощаных скалв) помещалось для разового взвешивания до полутонны груза, то поход при этом также давал немецкому купцу некоторое количество дарового воска. Купец мог при этом не бояться потерять это же количество при перепродаже воска во Фландрии, так как там поход был запрещен еще в XIII в. и весовой устав в Брюгге признавал только точное взвешивание[43].

Полученные от «наддач» и похода излишки товара скорее всего также не сразу записывались в книги. Они могли появиться в книгах тогда, когда из них формировалась партия товаров, которая реализовалась самостоятельно. И действительно, М. П. Лесников заметил при анализе торговых книг Виттенборга, что часто из записей по продаже воска и мехов в Любеке неясно, где и когда этот товар был приобретен. Иногда в книгах зарегистрированы покупки серебра, которые не находятся в видимой связи с прослеживаемыми операциями[44]. Мы полагаем, что эти неизвестно откуда появившиеся у купца товары и есть часть

[41] «Наддачи» сверх традиционной цены ганзейцы требовали и получали в свое время и при продаже сукон. Из приводимого ниже документа, за помощь в нахождении которого я выражаю свою благодарность А. Л. Хорошкевич, видно, что «наддача» к одной штуке (терлингу) сукна составляла от половины до одного лисфунта воска: «... id hedde wol vor unssen tiiden gewest, dat men up werck edder up was uppegiffte nam, all hebbe wii up een terlinck laken eyn halff lispunt edder eyn lispunt uppekregen...» (Liv-, Est- und Kurländisches Urkundenbuch. Bd. XII. Riga—Moskau, 1910, Nr. 621, S. 342, 13. XII. 1468).

[42] В письме Новгороду от 15 июня 1476 г. ганзейцы протестовали против введенного в Новгороде нового способа взвешивания, когда «стрелке весов не дают пройти через подвесную обойму и остановиться с уклоном в сторону товара, как было принято исстари» —«wente men de tunghe in der waghe nicht dorch den klaven tom gude stan let, so oldinges wontlik ist gewest» (Hanserezesse, 2. Abt., Bd. III. Leipzig, 1881, Nr. 362).

[43] Hanserezesse, 1. Abt., Bd. I. Leipzig, 1870, Nr. 24, Wageordnung für Brügge vom 13. VIII. 1282.

[44] M. P. Lesnikov. Lübeck als Handelsplatz für Osteuropawaren im 14. Jahrhundert, S. 276.

его скрытого от общества барыша в натуральной форме. Продавая эти излишки, он получал средства для закупки дополнительных количеств серебра.

Наконец, в распоряжении средневековых купцов был еще один существенный способ увеличения барыша, не оставлявший следа в торговых книгах. К. Маркс отмечает, что в условиях докапиталистического периода «торговая прибыль не только представляется результатом обсчета и обмана, но по большей части и действительно из них происходит»[45]. Не пренебрегали прямым обманом и ганзейские купцы, сбывая свои товары в Новгороде. Письменные памятники русско-ганзейских торговых сношений пестрят жалобами новгородцев на качество привозимых ганзейцами товаров, на то, что сукна не имеют положенной длины, что бочки с медом не заполнены целиком, что мешки с солью имеют большой недовес, что сельди в бочках имеют должное качество лишь в верхних рядах, внутри же подмешано много порченой рыбы, и т. п.[46] Обмануть, перехитрить, обсчитать своего контрагента, если он был членом другой корпорации или иноземцем, моральным кодексом средневекового купца не возбранялось.

Мы отнюдь не утверждаем, что очерченная здесь архаическая система получения торговой прибыли была единственной в ганзейской торговле во все времена существования этого северогерманского союза городов. В деятельности Ганзы в зависимости от географического расположения рынка, характера товара и давности торговли этим товаром причудливо переплетались самые разнообразные обычаи торговли. Скупка воска и мехов в странах Прибалтики принадлежала к древнейшему пласту ганзейской торговли с наиболее архаичной и стойкой традицией. Эту выгодную для немецких купцов «старину» Ганза всеми силами пыталась сохранить в действии на своем новгородском подворье. Несомненно, что в течение XV в. в результате активной борьбы контрагентов Ганзы архаика в ее торговых обычаях медленно уступала место более прогрессивным формам обмена. Когда же с середины XV в. в торговле отдельных ганзейских городов все большее и большее место стали занимать продукты сельского и лесного хозяйства, как зерно, пенька, лен, строевой лес, поташ и др., то ценообразование, способы получения прибыли и торговые обычаи при купле и продаже этих новых товаров также обновились, в значительной степени освободившись от ветхих традиций, сложившихся в первые века деятельности немецких купцов на Балтийском море. Практика торговли этими новыми

[45] К. Маркс. Капитал, т. III. М., 1955, стр. 342—343.

[46] Н. А. Казакова. Из истории сношений Новгорода с Ганзой в первой половине XV в., стр. 115 и сл.

товарами во второй половине XV в. хорошо изучена Г. Самсоновичем на материале города Гданьска[47].

* *
*

Анализ способов получения ганзейцами прибыли при торговле с русскими городами во второй половине XIV и в первой XV в. позволяет прийти к выводу, что при торговле весовыми товарами применялось еще уменьшение одноименных весовых единиц по торговому пути от места купли до места продажи; при торговле пушниной имела место система «наддач». Такая архаическая организация торговли влекла за собой выравненность цен традиционных ганзейских товаров на концах торгового пути, и прибыль от своих торговых операций ганзейские купцы поэтому получали не только в форме денег, но в значительной степени и в форме излишков товаров; эта натуральная часть прибыли увеличивалась также благодаря «походу» при взвешивании, колупанию воска и всяким нечестным махинациям. По записям немногих сохранившихся счетоводных книг ганзейцев натуральную часть торговой прибыли определить трудно.

Все перечисленные выше широкие возможности, которые имели ганзейские купцы для получения скрытой прибыли в форме товаров, говорят о том, что их прибыль была высокой, значительно большей, чем та норма прибыли, которую определил М. П. Лесников на основании записей в торговых книгах.

---

[47] H. Samsonowicz. Badania nad kapitałem mieszczańskim Gdańska w II połowie XV wieku.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

В. В. Дорошенко (Рига)

РУССКИЕ СВЯЗИ ТАЛЛИНСКОГО КУПЦА В 30-Х ГОДАХ XVI В.

Расцвет торговли средневекового Таллина приходится, как известно, на первую половину XVI в. Если конкурировавшая с Таллином Рига опиралась на связи прежде всего с белорусскими и литовскими землями, то для таллинского купечества решающее значение имели контакты с северо-западом Руси. Огромные массы товаров, обращавшиеся на рынках Таллина, равно как и Тарту и Нарвы, поступали туда в основном из района Великого Новгорода и Пскова или, напротив, предназначались к отправке в эти или еще более отдаленные русские земли. Русские воск и сало, меха и шкуры, пенька и отчасти лен уходили через эстонские гавани дальше, в Западную Европу[1]. С другой стороны, бóльшая часть предметов западноевропейского происхождения (соли, сельди, сукон, металлов — включая золото и серебро, пряностей, вин и т. п.), проходивших через руки таллинского купечества, шла на покрытие русских товарных поставок. Как совершенно правильно подчеркнул финский историк Гуннар Миквитц, именно транзитная торговля с Россией составляла «жизненный нерв» экономики Таллина[2].

[1] При этом нельзя, разумеется, забывать о том, что в составе экспорта Таллина помимо русских товаров серьезную роль играли также продукты местного происхождения. Важнейшим из них была рожь, поступавшая почти исключительно от помещиков Эстляндии (Северной Эстонии).

[2] G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern. Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Helsingfors, 1938, S. 25—26.

Благодаря исследованиям Г. Миквитца торговлю Таллина в первой половине XVI в. мы знаем, пожалуй, лучше, нежели торговлю любого другого балтийского порта. Г. Миквитц впервые ввел в оборот такой важный источник, как «торговые книги» и деловая переписка крупных купцов Таллина — Иоганна Сельхорста, Гельмиха Фикке, Яспера Каппенберга, Томаса Гархольта, Тенниса Смидта и др. — за первую половину XVI в. Опираясь на весьма ценный конкретный материал, отражающий повседневную деятельность таллинского купечества, Миквитц блестяще изобразил типы торговцев, направленность их деловых интересов, «технику» самой торговли, ее особенности в исследуемый период и т. д. В его книге, естественно, большое внимание было уделено также и русским связям купцов города Таллина[3], однако этот сюжет тем не менее не получил столь же исчерпывающего освещения, как западноевропейские (в первую очередь любекские) связи этих купцов.

В Таллинском городском государственном архиве (ТГГА) хранится рукопись — в виде переплетенной книжки небольшого формата, — обозначаемая в известном каталоге Г. Ханзена (1896 г.) как «Долговая книга Ольрика Элерса» за 1533—1550 гг.[4] На первом листе (с частично испорченным текстом) можно прочесть подлинное название этой книжки: «Cleyn memoryal boeck», т. е. «малая памятная книга». Лицо, вносившее сюда свои записи (имени Элерса в тексте мы не встречаем), начало их на Троицын день 1533 г. Подробные записи, притом касающиеся не столько долгов, сколько самых разнообразных торговых сделок автора книги с его контрагентами, продолжались до 1541 г., в отдельных же случаях — до 1543 г.[5] Записи 1543—1562 гг. (последние записи сделаны именно в 1562 г., а не в 1550 г., как указано в каталоге) носят иной, фрагментарный характер и посвящены почти исключительно рентным операциям (взимание процентов за вложенный капитал).

Таким образом, в своей основной части рассматриваемый ис-

[3] G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern, S. 33—35.

[4] ТГГА, ф. 230 (Таллинский магистрат), оп. 1 (Kaufmannsbücher), д. Af 36: Schuldbuch des Olrik Elers (1533—1550), лл. 1—126; ср. G. Hansen. Katalog des Revaler Stadtarchivs. Reval, 1896, S. 43. — В списке тех 18 купеческих книг, которые Г. Миквитц использовал в своей монографии, этот источник остался неупомянутым.

[5] Среди лиц, вступавших в контакты делового характера с составителем данной «памятной книги», встречаем многих, чьи имена фигурировали и в названной выше монографии Г. Миквитца (известные таллинские купцы А. Пакебуш, Г. Болеман, Я. Каппенберг, И. Сельхорст и др.). Что автор записей — О. Элерс — был действительно крупным негоциантом, показывают размеры его торгового оборота. По нашему предварительному подсчету (условность подсчетов такого рода едва ли нуждается в комментариях), в

точник — это типичная «торговая книга», в которую регулярно (особенно на протяжении 1534—1540 гг.) вносились записи о деловых операциях (купля, продажа, обмен) и торговых расчетах (по товарам и деньгам) ее составителя с разными лицами, проживавшими в Таллине или далеко за его пределами. По приблизительному подсчету, всего таких записей 470. В своем подавляющем большинстве (325 записей) они фиксировали приобретение тех или иных товаров. Товары восточноевропейского происхождения, предназначавшиеся в основном для экспорта (172 записи), приобретались Элерсом либо через немецких посредников (в самом Таллине, Нарве и Тарту), либо непосредственно у русских людей, приезжавших из Новгорода, Ивангорода, Пскова и т. д. Таких прямых закупок купца у «руссов» касается около 30 записей «памятной книги». Отпуск товаров (всего 145 записей) чаще всего имел в виду товары западноевропейского происхождения (105 записей). Они могли быть проданы в самом Таллине, в Нарве и Тарту другим немецким купцам либо же непосредственно русским людям, приезжавшим из северо-западных русских земель; контакты этого последнего рода отражены в 15 записях.

Изложение результатов анализа всей совокупности данных, содержащихся в нашем источнике, требует много места. В рамках настоящего сообщения целесообразно ограничиться рассмотрением той части этого богатого материала, которая отражает прямую торговлю О. Элерса с его контрагентами из Великого Новгорода, Ивангорода и Пскова в 1536—1541 гг.[6]

Среди товаров, которые поступали из *Новгорода*, решающее значение имел воск (на общую сумму в 8565 рижских марок); в отдельных случаях привозились сырые шкуры и красная юфть (на 445 марок), а также меха (на 323 марки). Оплачивались эти товары своеобразно: сравнительно редко — ливонской монетой (на 659 марок) и предметами западноевропейского импорта (олово — на 570, соль — на 109 марок), зато чаще всего — серебром, в слитках или же в талерах (на сумму в 6641 марку).

Крупнейшим из контрагентов таллинского купца был «владыка

течение 6—7 лет он приобрел товаров для экспорта (воск, сало, лен, пенька, рожь и т. п.) на общую сумму около 60 тыс. рижских марок, а западноевропейских товаров (соль, сукна и т. п.) — на 17—18 тыс. марок. Это, конечно, меньше того, что проходило ежегодно через руки, например, Тенниса Смидта или Иоганна Сельхорста (см. G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern, S. 36, 219), но все же немало. Заметим в этой связи, что полное выявление всех операций О. Элерса едва ли возможно: часть своих записей он заносил в другие «книги». Однако упоминаемые в «малой памятной книге» «myn grot memorial boeck» (л. 49а) и «myn Schultbock» (фигурирует многократно!) до нас, к сожалению, не дошли.

[6] Ссылки на записи в «памятной книге» О. Элерса в дальнейшем делаются лишь в скобках, с указанием соответствующих листов.

руссов из Новгорода» — по-видимому, новгородский архиепископ Макарий, впоследствии (с 1542 г.) ставший митрополитом Московским и сыгравший очень большую роль не только в церковной, но и в политической жизни Руси того времени. С ним были заключены две крупные сделки, объектом которых являлся воск. Первая из них состоялась в Таллине 27 сентября 1537 г. (лл. 40а—41). «Владыка» (Bladycko) доставил через своего приказчика-«русса» 8 «штук» (Stro) воска, в каждой примерно по $3^1/_2$ берковца; взвешенный в Таллине, этот воск показал общий вес в $29^1/_2$ берковцев («шиффунтов»), а за вычетом тары — 28 берковцев и $18^1/_2$ пудков («лисфунтов»). Расчет за эту поставку был произведен серебром в слитках, причем не сразу: лишь 14 ноября того же года «владыка» получил все причитавшиеся ему 126 весовых марок (Mark lodych) и 6 лотов чистого серебра. В переводе на рижские марки согласно обычному тогда курсу (24 рижские марки за одну весовую марку) это составляло 3033 рижские марки, что в точности соответствовало тогдашней цене на воск в Таллине — 105 рижских марок за берковец[7]. Данная сделка О. Элерса не была единоличной: примерно $^1/_4$ часть воска (2 «штуки») взял на себя его компаньон Иоахим Герке, который рассчитался с «владыкой» $32^1/_2$ весовыми марками чистого серебра. Судя по другим записям, этот компаньон был сыном любекского купца, тоже Иоахима Герке (л. 27); считаясь «гостем» Элерса, он проживал в его доме (л. 49а), бывал в Нарве (л. 42а) и торговал в самом Таллине сельдью, металлами и т. п. (л. 43).

Данная подробность — сотрудничество Элерса и Герке — ведет нас, таким образом, в Любек — крупнейший ганзейский город, занимавший в торговых связях таллинского купечества первостепенное место. В «памятной книге» самого О. Элерса Любек упоминается десятки раз — чаще, чем любой другой пункт в Западной Европе. Первая крупная партия воска, полученная от новгородского владыки и очень скоро (5 октября 1537 г.) отправленная в Любек на корабле шкипера Матиаса Клотце, была адресована Петру Шарпенбергу, который, согласно другим записям, был приказчиком (Junge, Knecht, Diener) самого Элерса и выполнял его разнообразные поручения. Когда и на каких условиях этот воск был продан за рубежом, остается неизвестным: О. Элерс просто ссылается на записи в своей «долговой книге», которая, как отмечено выше, не сохранилась.

[7] Так, в декабре 1537 г. О. Элерс купил на таллинском рынке воску у Клауса Юргена, уплатив «за каждый шиффунт 105 рижских марок» (л. 42). В продажных сделках по воску, который грузился на корабли для отправки за море, цена на этот товар в том же самом году была несколько выше — 106—110 марок за каждый берковец (лл. 30а, 38).

Почти год спустя, летом 1538 г., наш источник зафиксировал вторую сделку с тем же «владыкой» из Новгорода (лл. 47—48а). Согласно записи от 1 июня, он доставил О. Элерсу 2 «штуки» воска, большую и малую, общим весом ровно в 5 берковцев, а за вычетом тары (Spylle und bende) — 4 берковца 18 пудков и 16 фунтов. Воск и на этот раз был «оплачен» не деньгами, а товаром: за каждые 20 пудков воска «владыка» получал 21 пудок олова (an Tynne). Так как берковец олова оценивался в Таллине в 108 рижских марок, то берковец воска должен был стоить немного дороже, т. е. приблизительно 113 марок. Именно по такой цене Элерс покупал в этом году воск на таллинском рынке и у других, немецких торговцев[8]. Всего «владыка» получил за поставленный воск, согласно записи от 18 июля 1538 г., 5 берковцев $2^1/_2$ пудка и 4 фунта олова, а деньгами — только 5 марок 24 шиллинга.

Как это имело место и в предыдущем случае, перед нами — сделка особого рода. Она представляет собой не «куплю-продажу» в точном значении этих слов (когда за товар платят деньги), но безналичный товарный обмен. Отсюда и соответственная терминология: не «продал», но «доставил» (toleuerde), не «купил», но «выменял» (butede), цена же товара может и не указываться. В расчете с поставщиком О. Элерс, конечно, имел в виду определенные цены и воска, и олова, — такие, какие складывались на рынке. Но уже самая форма записи о цене, например, олова («It Spt. gereckent op 108 Mk») показывает чисто служебную роль подобного указания: монета в сделке присутствует как бы условно, на деле же один товар просто обменивается на другой[9].

Только что рассмотренная сделка таллинского купца с «владыкой» представляет интерес и в другом отношении. Помимо самого О. Элерса в ней участвовал — как поставщик олова и, возможно, как скупщик воска (ибо часть олова — $1^1/_2$ берковца — он отдавал «владыке» непосредственно) — Герман Болеман. Это — фигура, широко известная как в местном купеческом мире, так и в других центрах североевропейской торговли. Член магистрата города Таллина, Г. Болеман упоминается часто и в нашем источнике (лл. 56а, 60), и в других купеческих книгах[10]. Как показал французский историк П. Жаннен, в 30—40-х

[8] Например, при покупке воска у Арендта Пакебуша (запись от 10 октября 1538 г. — л. 52).

[9] В другом случае, давая крестьянину в долг две пуры ржи с условием «оплатить» их в натуре, О. Элерс записывает: «одну пуру я считаю (schatte Ick) в 3 фердинга, всего $1^1/_2$ марки» (л. 61).

[10] См., например, ТГГА, ф. 230, оп. 1, д. Af 38: Schuldbuch 1536—1542, л. 107: записи о закупке Г. Болеманом больших партий ржи у Иоганна Плеттенберга и других местных помещиков.

годах XVI в. Болеман был крупнейшим (пятым по счету) импортером соли в Таллине, скупал на Руси лен, шкуры, меха и т. п. товар, держал своих представителей (факторов) как в городах Ливонии (Риге, Тарту, Нарве), так и на Западе — в Гданьске, Любеке и даже в Антверпене, где обосновался потом один из его сыновей, участвовавший в организации «Восточной компании» по торговле с Нарвой[11]. В «памятной книге» О. Элерса раскрывается связь Германа Болемана и с новгородской торговлей. Согласно июньской записи 1538 г., это именно он поставил Элерсу ту партию олова, которая затем была переправлена в адрес «владыки» Великого Новгорода.

Примечательно, что и в данном случае сделка была произведена без участия денег как таковых: Болеман взял из амбаров Элерса более 15 ластов соли, «откупив» (affgekoft) их $3^1/_2$ берковцами олова; при этом цена на него была принята условно равной 112 рижским маркам за каждый берковец (л. 47). Следовательно, безналичный расчет («товар за товар») не был особенностью только торговых сношений таллинцев с «руссами». Как показывает данный пример, а также множество других записей в нашем источнике, такая форма торговли широко практиковалась и в сделках между самими таллинскими купцами, равно как и в сделках этих купцов с иностранными «гостями», привозившими из Западной Европы сукна, соль, сельдь, пряности и т. п. товары[12].

О крупных поставках воска «руссами из Новгорода» (die Ruessen van Nouwengorrode) говорится еще в четырех записях таллинского купца. 27 августа 1537 г. Элерс «выменял» (butede) у одного из них три «штуки» воска весом почти в 11 берковцев. Товар был оплачен, как обычно, слитками серебра в количестве $48^1/_2$ весовых марок и 6 лотов; как подсчитал сам автор «памятной книги», воск в данном случае — «если считать на деньги» (na gelt talle gereckent) — обошелся ему в 108 рижских марок за берковец (л. 37а). Совершенно аналогичный характер носили две сделки Элерса с Павлом Сорновым (Szornauw), «сыном ста-

[11] P. Jeannin. Les relations économiques des villes de la Baltique avec Anvers au XVI-e siècle. — Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte (Wiesbaden), Bd. 43, 1956, H. 4, S. 341—345.

[12] Приведем лишь пару таких примеров из множества подобных. 6 июня 1537 г. О. Элерс «купил» в Таллине у приехавшего из Гданьска «гостя» Ганса Вестермана $3^1/_2$ ласта сельдей, обязавшись покрыть этот товар собственной рожью; считая рожь по цене 32 марки за ласт, Элерс должен был поставить $7^3/_4$ ласта ржи. Полученная у Вестермана сельдь была тут же направлена в Нарву, в адрес Генриха Конне, систематически поставлявшего для Элерса всякого рода «русский» товар (л. 34). Весной 1540 г. из Любека, от Иоахима Репперхагена, поступило 2 «штуки» (69 локтей) бархата (Fleuwel), которые О. Элерс «обменял» (gebutet) на «русские коровьи шкуры» (л. 61).

рого Дмитрия», из того же Новгорода, датированные 24 мая и 27 августа 1540 г. В обеих записях также говорилось о воске, в обмен за который шло серебро. Майская запись фиксировала получение в Таллине $3^1/_2$ берковцев чистого воска в обмен за 16 весовых марок и 2 лота чистого серебра, т. е. за 387 марок в условном счете на рижские деньги (л. 62а). По августовской записи Элерс получал от Павла 9 «штук» воска, больших и малых, весивших нетто без малого 20 берковцев; оплата предполагалась опять-таки чистым серебром, но в действительности была произведена в талерах; сумма — $617^1/_4$ иоахимсталеров (известных на Руси как «ефимки») — составила в переводе на рижские деньги $2040^1/_2$ марок (л. 72а). Собственно, лишь в одном случае воск, доставленный новгородцем, был оплачен, как при обычной покупке. Это имело место 27 августа 1537 г., когда О. Элерс «купил» (koffte!) в Таллине «у русса из Новгорода, прозывающегося Иваном Медовником», свыше 13 берковцев чистого воска, упакованного в четыре «штуки», по цене 105 рижских марок за берковец на общую сумму 1373 марки. Данная сумма, как отмечено в записи, была вручена «руссу» обыкновенной монетой, воск же был отправлен на корабле в Любек для дальнейшей продажи (л. 38).

Нам осталось сказать о поставках других товаров, производившихся непосредственно новгородцами. Товаров этих было очень немного, и размах соответствующих операций не составлял даже десятой доли объема «восковых» сделок. Согласно записи от 21 сентября 1536 г., у «некоего новгородца» было приобретено 348 штук соленых шкур по цене 7 марок за десяток и 126 штук красной юфти по 16 марок за десяток. Общая сумма составила здесь 445 марок, покрытых — как позволяет считать форма записи — по крайней мере частично каким-то «товаром»[13]. Наконец, по двум записям, от 10 февраля и 10 марта 1540 г., уже знакомый нам Павел Дмитриевич Сорнов (?) и еще один новгородец, по имени Иван, прислали в Таллин две партии горностаев. Павел получил за меха рижские деньги (105 марок), расчет же с Иваном по сумме в $217^1/_2$ марок был произведен наполовину деньгами, наполовину — солью (л. 59а).

Шесть записей «памятной книги» О. Элерса имеют в виду его прямую торговлю с ивангородцами (Ruessen van Iwanegorrot). Поставленный русскими в 1492 г. как противовес орденской Нарве, *Ивангород* — «град камен» уже в 1498 г. — согласно писцовой книге, насчитывал в канун XVI в. 165 дворов и 198 жителей. Внутри города было 4 (5?) «купетских дворов», а «на

[13] «Summa ist dyt hyr na int gelt dat ick deme Ruessen betalt hebbe an Waren — ist int gelt net 445 Mk. Ryg» (л. 25).

посаде» писец отметил наличие 25 и более мелких подворий, принадлежавших «воротникам» и «торговым людям»[14]. О ранней истории Ивангорода и особенно о его роли в русско-ливонской торговле в этот период мы почти ничего не знаем[15]. Тем интереснее данные изучаемого источника, сколь бы фрагментарными они ни были.

В структуре товарных поставок О. Элерсу из Ивангорода в 1536—1540 гг. на первом месте был лен, а именно «Hylgen flass» — лучший сорт льна, пользовавшийся на Западе особенно большим спросом. За названные годы О. Элерс получил от ивангородцев льна на 1362 рижские марки, шкур — на 124 марки и полотна — на 168 марок; остальные закупки (пеньки и мыла) носили эпизодический характер и были мелкими. В порядке оплаты всех этих поставок «руссам» давались деньги (определенно более 1 тыс. рижских марок), соль (на сумму около 450 марок) и английские сукна (на 150 рижских марок).

Исключительно крупная сделка была зафиксирована 26 июля 1539 г., когда О. Элерс купил у прибывшего в Таллин ивангородца по имени Тимофей 43 берковца и $3^1/_2$ пудка льна; расчет с «руссом», имевший место 12 августа, был произведен в деньгах (л. 52а). Так как в других сделках теми же ивангородцами лен оценивался в 28—30 рижских марок за берковец, то упомянутый Тимофей должен был получить около 1250 марок.

В числе других, более мелких поставщиков льна упоминаются Андрей и Павел «из Ивангорода». Согласно записи от 9 июля 1540 г., Андрей доставил $2^1/_4$ берковца льна, которые таллинец «оценил» (schatte Ick!) по 30 марок (общая сумма — $67^1/_3$ рижской марки), и кроме того связку пеньки весом в 5 пудков (лисфунтов). За свой лен он взял у Элерса 11 мешков белой, более дорогой, чем обычная, «люнебургской» соли (traues szolt — Travensalz), а за пеньку ему были выданы деньги — $3^1/_3$ марки рижской монетой (л. 67). Сколько льна привозил Павел, прямо не сказано. Судя, однако, по записи от 14 июля 1540 г. о продаже О. Элерсом «вышеупомянутого льна» в количестве 9 берковцев (о которых сказано, что они были получены «от руссов Павла и Андрея, из Ивангорода»), доля Павла могла составлять около $6^3/_4$ берковца. Перекупил этот лен у Элерса, — по-видимому, для отправки дальше, на Запад, — другой крупный купец из Таллина,

[14] Новгородские писцовые книги, т. 4. Переписные оброчные книги Шелонской пятины. СПб., 1886, стр. 227—230.

[15] Оценивая роль прямых связей таллинского купечества с русскими городами как «весьма незначительную», Г. Миквитц хотя и упоминает об Ивангороде, но не приводит никаких конкретных данных (см. G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern, S. 33).

Арендт Пакебуш[16], который уплатил ему из расчета 28 марок за каждый берковец льна (л. 67).

Остальные «гешефты» О. Элерса с ивангородскими купцами имели в виду другие товары. Согласно записи от 18 сентября 1536 г., какой-то Данила доставил ему 10 десятков (Decher) и 4 штуки «соленых шкур», 2 десятка «сухих шкур», а также 13 сотен кусков мыла (Sepe). Все это Элерс «оценил» в 150 рижских марок, но оплатил товар не деньгами, а тканями. Данила «купил», т. е. получил в обмен, пару поставов английского сукна, синего и коричневого; их цена-то и составила 150 марок (л. 25). В следующем году, в июле, Элерс распродавал свои соляные запасы; в длинном ряду покупателей, главным образом жителей Нарвы, встречаем каких-то двух «руссов из Ивангорода», не названных поименно, которые купили в два приема $4^1/_2$ ласта соли по цене 46—48 марок за ласт на общую сумму в 212 марок (л. 35). Эта сделка, в отличие от большинства других, представляла собой, по-видимому, простой акт купли-продажи. Позже, в Иванов день 1541 г., О. Элерс «продавал» соль уже в порядке товарообмена: некий «ивангородец» привез ему партию (6 «тысяч») грубого холста — рядна (Szark louwant) и получил взамен 6 ластов грубой («бруажской», из района Бурнёфского залива на западе Франции) соли (л. 76а). Деньги как средство оценки обмениваемых товаров в этой последней сделке даже не упоминались.

В единственной, но зато очень подробной записи о связях таллинского торговца с купеческим миром города *Пскова* фигурирует некий Иван-Псковитянин (Pleskouwer). 20 июля 1538 г. Элерс «выменял» у Ивана 8,3 «тысячи» рядна, опять же за соль, считая каждую «тысячу» равноценной $7^1/_2$ мешкам белой, более дорогой соли. Эта соль в количестве 5 ластов и 3 берковцев была выдана Ивану отдельными партиями в течение трех дней, до 23 июля (л. 49).

Наконец, в «памятной книге» О. Элерса имеется около десятка записей 1536—1541 гг., посвященных прямым сделкам его *вообще с «руссами»*, без уточнения того, откуда они приезжали в Таллин. Среди товаров, приобретенных Элерсом непосредственно у таких «руссов», встречаем уже знакомые виды — лен (на сумму более 500 марок), меха (на 264 марки) и шкуры (на 227 марок).

[16] По данным Г. Миквитца, в начале 40-х годов А. Пакебуш был таллинским ратманом и вторым в списке крупнейших импортеров соли (см. G. Mickwitz. Aus Revaler Handelsbüchern, S. 33, 44). В нашем источнике это лицо выступает в качестве постоянного контрагента О. Элерса по самым различным торговым сделкам, касавшимся воска, пеньки, ржи и ряда западноевропейских товаров — соли, металлов, сельди, сукна и др. (лл. 4, 7, 21, 27, 28а, 29 и т. д., 1534—1541 гг.).

Покрывались эти закупки главным образом импортной солью (по примерной оценке — более чем на 800 марок) и тканями (на 160 марок) и лишь в незначительной мере — наличными деньгами.

Выдача «руссам» соли за полученный лен отмечена в записях от 14 июля 1540 г. (л. 66а: 2 ласта и 2 берковца «белой» соли) и 13 августа 1541 г. (л. 80: свыше 15 ластов «бруажской» соли). Во втором из приведенных случаев «русс» по имени Михаил доставил большую партию льна — возможно, те самые 12 берковцев, о продаже которых Элерсом другому таллинскому купцу говорится в соседней записи. Этот лен, оплаченный полностью солью, оценивался в 426 марок (л. 79а). В качестве покупщика соли — $3^3/_4$ ласта за 182 рижские марки — какой-то «русс» выступает в записи 1537 г. (л. 35). Меха, в том числе волчьи шкуры и соболя, на сумму в 231 марку О. Элерс «выменял» у какого-то «русса» 25 августа 1536 г. (л. 24а). Позже, летом 1539 г., при проверке своих складских запасов Элерс обнаружил «300 русских куниц» и 14 десятков «красных кож» — все вместе на сумму 68 марок; этот товар, следует думать, был получен тоже от русских торговцев (л. 56). Как свидетельствует одна из осенних записей 1536 г. (л. 25), часть кож или шкур приобреталась в порядке простой покупки (3 десятка «сухих коровьих шкур» за 30 рижских марок), а часть — в порядке обмена (16 десятков таких же шкур «русс» уступил за английское сукно стоимостью в 160 марок).

Этим исчерпываются те записи в «памятной книге» таллинского купца, в которых отражены его прямые, непосредственные сношения с русскими контрагентами из Новгорода, Ивангорода, Пскова и, возможно, также других мест. Следует, однако, подчеркнуть, что этот материал отнюдь не исчерпывает всех русских связей Ольрика Элерса. Основной массив записей в его «памятной книге» (не менее 90%) посвящен, как уже говорилось, сделкам Элерса с его немецкими контрагентами — купцами из Таллина, Тарту, Нарвы или с приезжими, заморскими «гостями». В отношении многих товаров, особенно воска, мехов, шкур, сала, пеньки и частично льна, функция этих купцов сводилась прежде всего к посредничеству в транзите товарных потоков из России на Запад или обратно. Иными словами, и в поставках из Тарту и Нарвы, как и в товарах, приобретенных Элерсом на таллинском рынке, определенно преобладали товары либо русского происхождения, либо предназначенные к отправке на ту же Русь[17]. Это,

[17] Помимо общих соображений в пользу такого вывода говорят и многие записи в нашем источнике. Фиксируя, например, в 1540 г. долг своего слуги Петра, О. Элерс записывает за ним «$^1/_2$ десятка красных русских кож»

конечно, тоже контакты таллинского купечества с русскими землями, но не прямые контакты, а осуществляемые через посредников. Их следовало бы изучить специально, но эта задача выходит за рамки данной статьи.

Ограничившись рассмотрением только прямых связей О. Элерса с русским купечеством, мы получаем довольно надежное представление о размерах поставок, о составе товаров русского ввоза и вывоза, наконец, о характере самих сделок.

Всего у русских людей купец приобрел за 1536—1541 гг. свыше 81 берковца воска, 70 берковцев льна, 93 десятка шкур, некоторое количество разных мехов, полотна, мыла. В оценке на деньги это составит примерно 13 тыс. рижских марок, или около 20% всех закупок товаров для экспорта, произведенных Элерсом за названные годы. Оценивая структуру прямых русских поставок в стоимостном отношении, получим такие цифры: воск — 69,6% (шел исключительно из Новгорода), лен — 15,6% (главным образом из Ивангорода), шкуры и кожи — 6,4% (они шли отовсюду), меха — 4,8% (преимущественно из Новгорода) и полотно — 3,2% общей стоимости этих поставок. Огромное значение воска в закупках таллинского купца во второй четверти XVI в. (около 55% стоимости всех вообще закупок О. Элерса, если считать также поставки из Нарвы и Тарту и приобретение воска у других немецких купцов в Таллине) служит подтверждением уже отмечавшегося в литературе факта «передвижения» с конца XV в. вощаной торговли с юга на север, из сферы рижской торговли (по р. Даугаве) в район Таллина и его новгородско-псковского хинтерланда[18].

Прямой отпуск (продажа) товаров русским клиентам Элерса включал около 45 ластов соли, свыше 5 берковцев олова, несколько партий сукна и огромное количество серебра в слитках (191 весовая марка) и талерах (617 штук), не считая местной (рижской) монеты. В денежном выражении все это составляло более 9,1 тыс. рижских марок, или около 26% всего отпуска Элерсом товаров западноевропейского происхождения. Исключительно важную роль как средство оплаты прямых русских поставок играл драгоценный металл: одно лишь серебро в слитках оценивалось Элерсом на сумму в 4584 рижские марки (почти

(л. 65). Или, получая в 1537 г. от своего компаньона в Тарту Дитриха Шредера партию воска, купец отмечает, что сам Шредер «выменял» этот воск у русских людей, уплатив им 8 весовых марок чистого серебра (л. 38а). Точно так же происхождение товара не вызывает сомнений и в другой записи (1543 г.) о поставках того же Шредера, где упоминается свыше 4 берковцев «русского воска» (л. 91).

[18] См. А. Л. Хорошкевич. Торговля Великого Новгорода в XIV—XV веках. М., 1963, стр. 152.

половина всей отпускной суммы!). Наконец, приведенный выше материал ярко вскрывает и такую особенность русско-ливонской торговли, как преобладание безналичных расчетов (по терминологии Г. Миквитца — «Verrechnungshandel»).

Дальнейшее изучение «деловых книг» таллинского купечества будет, несомненно, способствовать более глубокому пониманию существа и конкретных особенностей экономических взаимосвязей Руси и Прибалтики в XVI в.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

И. П. Шаскольский (Ленинград)

ТОРГОВЛЯ РОССИИ С ПРИБАЛТИКОЙ И ЗАПАДНОЙ ЕВРОПОЙ В XVII В.

До XVII в. на протяжении многих столетий основным и важнейшим направлением внешней торговли России было балтийское; через Прибалтику и через Балтийское море Россия осуществляла торговые сношения со многими западноевропейскими странами.

На заре существования Русского государства, в IX—XII вв., наибольшее значение для его внешней торговли имело южное, черноморское направление, связывавшее Русь с Византией и расположенными далее странами Средиземноморья и Ближнего Востока. Однако в XII—XIII вв. кочевые народы — сначала половцы, затем татары, полностью завладев степями северного Причерноморья, поставили под удар торговые пути из Руси к Черному морю и привели черноморскую торговлю русских земель к упадку. Набеги половцев, а затем нашествие татар 1237—1240 гг. вызвали отлив русского населения с юга на север и северо-восток, что имело своим следствием падение экономической роли Среднего Поднепровья. Главное значение в экономическом развитии Руси приобрели северо-восточные и северо-западные области, Владимиро-Суздальская и Новгородская земли, по линии внешней торговли тяготевшие не к южным морям, а к Балтике. Поэтому с XIII в. Балтийское море, ближе всего расположенное к основным населенным и экономически наиболее развитым областям Руси, стало играть основную роль в русской внешней торговле. Большое значение имело

также то обстоятельство, что торговые пути к Балтийскому морю проходили через русские владения и потому были безопасны. В XIII—XVI вв. продолжали существовать и южное, и юго-восточное — черноморское и волго-каспийское — направления русской внешней торговли, но использование их было связано с большими трудностями (из-за значительно большей отдаленности Черного и Каспийского морей) и с большей опасностью, поскольку пути к Черному и Каспийскому морям проходили в основном по территориям, не подвластным русским князьям.

Следует еще иметь в виду, что в средние века морские пути имели несравненно большее значение для внешней торговли, чем в последующее время, ибо перевозить товары по суше из-за плохих дорог было труднее и дороже, а из-за условий феодальной раздробленности — в связи с обилием таможенных границ и отсутствием полицейского порядка на дорогах — несравненно дороже и опаснее, чем по морю. Поэтому путь по Балтийскому морю был на протяжении многих столетий наиболее удобным, дешевым и безопасным путем для торговли русских земель со странами Западной Европы.

В XII — начале XIII в., в начальный период существования Новгородской боярской республики, новгородские купцы-мореходы наладили прямые связи со всеми прибалтийскими странами — с землями финских, эстонских и латышских племен, со Швецией, Данией, славянским Поморьем и северной Германией. Однако происшедшее во второй половине XII и первой половине XIII в. завоевание немецкими рыцарями Восточной Прибалтики, а шведскими рыцарями — Финляндии, ранее находившихся под политическим и экономическим влиянием русских княжеств, отрезало Русь от большей части балтийского побережья, оставив в русском владении лишь небольшой кусок морского берега в дальней оконечности Финского залива. Воспользовавшись ослаблением политических и экономических позиций Руси на Балтике, прибалтийские города с обосновавшимся в них немецким купечеством, а также ганзейские города северной Германии захватили в свои руки посредничество в торговых сношениях Новгорода и других русских городов со странами Западной Европы. С XIII в. и до начала XVII в. бóльшая часть русской внешней торговли на балтийском направлении стала проходить через прибалтийско-немецкие города и осуществляться через посредство прибалтийско-немецкого купечества.

Свою ведущую, господствующую роль во внешней торговле России балтийское направление сохранило до второй половины XVI в. В середине XVI в. начал использоваться новый морской путь, связывавший Россию и страны Западной Европы, — путь

вокруг Скандинавии и через Белое море. Новый путь был менее удобен, поскольку беломорское побережье находилось значительно дальше и от основных производящих областей России, и от стран Западной Европы, чем побережье Балтики; из-за дальности расстояния путь этот требовал значительно бо́льших затрат на перевозку товаров, к тому же он мог использоваться всего несколько месяцев в году из-за длительного ледостава на Белом море. Но северный торговый путь имел одно огромное преимущество — в устье Северной Двины можно было вести прямую торговлю с приезжавшими сюда западноевропейскими купцами, можно было торговать без посредничества прибалтийско-немецких купцов, присваивавших себе за посредничество в торговле немалую посредническую прибыль. Кроме того, торговля в устье Северной Двины производилась на русской территории, под защитой русской администрации и не находилась в зависимости от частых войн и смен властей, мешавших нормальному ходу торговли в городах Восточной Прибалтики. Поэтому в последние десятилетия XVI в., особенно после неудачи русской попытки овладеть в ходе Ливонской войны прибалтийскими портовыми городами и после основания в 1585 г. в устье Северной Двины города Архангельска, беломорский путь русской внешней торговли стал все более заметно конкурировать с балтийским путем.

К сожалению, не сохранилось общих цифровых сведений о размерах архангельской и балтийской торговли за XVI и начало XVII в., так что мы не можем даже приблизительно установить, когда именно объем первой превзошел объем второй из них, когда балтийская торговля утратила свое ведущее положение во внешней торговле России с Западом, уступив его торговле по архангельскому пути. Можно только предполагать, что переориентация основного направления внешней торговли России была связана, с одной стороны, с событиями в Прибалтике — Ливонской войной 1558—1583 гг., русско-шведской войной 1590—1595 гг., польско-шведской войной 1600—1629 гг., препятствовавшими развитию торговых сношений, и, с другой стороны, с событиями в России — крестьянской войной и польско-шведской интервенцией начала XVII в., приведшими в упадок внутреннюю и внешнюю торговлю страны и завершившимися лишением Русского государства выхода к Балтийскому морю. При этом 13 лет иноземной интервенции и крестьянской войны больше отразились на русской балтийской торговле, проходившей через сильно разоренную шведскими интервентами Новгородскую землю и неоднократно опустошавшуюся шведскими и польскими интервентами

Псковскую землю, и в меньшей степени сказались на архангельской торговле, проходившей через менее пострадавшие от интервентов области Верхнего Поволжья и русского Севера. Торговля на архангельском направлении начала восстанавливаться на три года раньше, чем балтийская, уже в 1614 г., после отражения набега интервентов зимой 1613/14 г. на северные русские области, и стала развиваться на прежних условиях — на условиях прямых контактов русских и западноевропейских купцов. Напротив, балтийская торговля смогла начать возрождаться лишь после заключения в 1617 г. Столбовского мирного договора, и притом постановлениями этого договора была подтверждена и еще прочнее закреплена существовавшая с давних пор посредническая роль прибалтийско-немецкого купечества, а территориальными статьями договора Россия была лишена собственного выхода к Балтике и вынуждена была до конца XVII в. все торговые сношения с Западом на балтийском направлении производить через шведские владения, под контролем шведских властей и с уплатой пошлин в шведских таможнях. В силу изложенных обстоятельств условия для ведения русской торговли через Балтийское море в XVII в. заметно ухудшились по сравнению с предшествующим временем (с XVI в.), чем и был, вероятно, обусловлен перенос основного направления внешней торговли Русского государства с Балтики на Белое море и в Архангельский порт, где торговые связи по-прежнему могли развиваться под покровительством русских властей и в форме прямых контактов с западноевропейскими купцами.

Правда, происшедшую в начале XVII в. переориентацию внешней торговли России с Балтики на Север не следует и слишком преувеличивать; неверно было бы думать, что балтийская торговля в XVII в. пришла в полный упадок и что почти все торговые сношения Русского государства с Западной Европой стали осуществляться через Архангельск. В действительности и в XVII в. балтийская торговля сохранила важное значение в экономике России, в количественном отношении росла на протяжении столетия и, по-видимому, не так уж сильно уступала по своим размерам архангельской торговле. Однако вопрос о соотношении архангельской и балтийской торговли России в течение XVII в. остается еще совершенно не изученным.

К сожалению, этот важный вопрос истории русской внешней торговли XVII в. сейчас не может ставиться из-за недостатка сопоставимых данных. Имеются некоторые (очень неполные) сведения об объеме архангельской торговли для отдельных годов

XVII в.[1], но для русской балтийской торговли не сохранилось общих цифровых данных (данных и о торговле через Прибалтику, и о русско-шведской торговле), поскольку таможенные книги русских городов, торговавших с Прибалтикой и Швецией, и русских пограничных таможен не дошли до наших дней[2]. Правда, имеются общие сведения об объеме внешней торговли за многие годы XVII в. по каждому из прибалтийских портов[3], однако порты эти торговали не только русскими, но в большей или меньшей мере также и местными, эстляндскими и лифляндскими (а Рига еще и литовскими и белорусскими), товарами, и установить сколько-нибудь точный объем вывоза только русских товаров (и ввоза товаров, шедших только в Россию) весьма затруднительно.

Вопрос о соотношении архангельской и балтийской торговли нуждается, безусловно, в специальном исследовании (хотя нет большой надежды, что такое исследование позволит собрать данные, достаточные для окончательных выводов). Было бы очень важно выяснить, каковы были соотносительные размеры обоих направлений, с какими западноевропейскими странами и какими товарами велась торговля на каждом направлении, какие города и области России тяготели к Балтике и какие — к Архангельску. Пока же приходится ограничиваться общим представлением о том, что в рассматриваемый период архангельская торговля с Западом по своему объему превосходила русскую балтийскую торговлю с Западной Европой. И вынужденная необходимость в течение всего XVII в. бо́льшую часть внешней торговли с Западной Европой направлять через далекий и неудобный для навигации Архангельский порт, а не через порты Прибалтики,

---

[1] В известном сочинении Кильбургера, участника шведского посольства в Москву в 1674 г., сохранился ряд цифровых сведений о размерах архангельской внешней торговли, извлеченных из архангельских таможенных книг за 70-е и частично 50-е и 60-е годы XVII в., в том числе погодные сведения об общей сумме таможенных пошлин, полученных в Архангельске за 1654—1673 гг. (Сочинение Кильбургера о русской торговле в царствование Алексея Михайловича. Изд. Б. Г. Курц. Киев, 1915, стр. 123—140, 158—159). За отдельные годы XVII в. по различным источникам Б. Г. Курцу (там же, стр. 433—435) удалось установить приблизительное число иностранных судов, приходивших в Архангельск (поскольку вместимость судов была различной, эти цифры весьма неточны).

[2] Сохранилось лишь несколько таможенных книг одного из второстепенных северо-западных торговых городов — Тихвина — за отдельные годы XVII в.

[3] A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636—1656. Tartu, 1940, S. 260—261; Х. А. Пийримяэ. Тенденция развития и объем торговли прибалтийских городов в период шведского господства в XVII в. — Скандинавский сборник, вып. VIII. Таллин, 1964, стр. 103—111, и др.

расположенные значительно ближе к основным производящим областям страны, тормозила развитие внешней торговли и с нею — всей экономики России.

Следует еще специально отметить, что в XVII в. по сравнению с предшествовавшим столетием торговля имела большее значение для развития народного хозяйства России, причем значение это все возрастало. XVII век — эпоха интенсивного роста всех отраслей русской экономики, время широкого распространения товарно-денежных отношений и складывания всероссийского рынка Наряду с продолжавшимся развитием сельского хозяйства особенно заметен был в XVII в. рост ремесленного производства в городах и селах центральных и северо-западных уездов России. Рост производства товарной продукции в отдельных отраслях сельского хозяйства и ремесла приводил к тому, что для сбыта продукции недостаточно становилось уже одного лишь внутреннего рынка и возрастала необходимость регулярного сбыта этой продукции на внешнем рынке. Наряду с продолжавшим расти производством традиционных русских экспортных товаров, вывозившихся еще в предшествовавшие столетия (меха, воск, кожи, с XVI в. — лен и пенька), в XVII в. стали производиться на вывоз и многие другие товары русского сельского хозяйства и ремесла. Внешняя торговля предоставляла возможности сбыта многих товаров и в то же время, делая производство этих товаров экономически выгодным, ускоряла, подгоняла развитие их производства, благотворно влияла на рост всего народного хозяйства страны.

Внешняя торговля имела важное значение и как главный источник для поступления в Россию многих товаров, производство которых в стране еще не было налажено. Поскольку крупная промышленность (в ее мануфактурной стадии) в России в XVII в. еще только зарождалась и делала свои первые шаги, в стране, в связи с развитием всего народного хозяйства и с ростом и расширением потребностей самого государства — армии, царского двора, приказов и иных правительственных учреждений, а также в связи с ростом потребностей правящего класса, стало требоваться много товаров мануфактурной промышленности, не изготовлявшихся в России, но производившихся в государствах Западной Европы. Поскольку медь в XVII в. в России еще почти не выплавлялась, а собственного производства железа не хватало для нужд огромной страны, был необходим ввоз меди и железа; для армии нужны были многие предметы вооружения; для двора и господствующего класса требовались дорогие сукна, вина и другие предметы роскоши.

Для вывоза и ввоза большинства товаров наиболее удобным

было балтийское направление, поскольку от Балтики до основных населенных и производящих уездов России было значительно ближе, чем от Белого моря. Поэтому, несмотря на отмеченные выше весьма неблагоприятные условия, русская торговля на балтийском направлении продолжала развиваться и в течение XVII в.

В рамках балтийского направления в XVII в. существовали две самостоятельные линии русской внешней торговли — торговля с Прибалтикой и через Прибалтику с Западной Европой и торговля со Швецией. Поскольку после Столбовского мира Россия была отрезана от Балтийского моря, обе эти линии русской балтийской торговли должны были в XVII в. проходить через владения Швеции и под контролем шведских властей.

До XVII в. прямой русской торговли со Швецией не существовало. Прямые торговые сношения России со Шведским королевством были налажены лишь с 20-х годов XVII в. благодаря условиям Столбовского договора, допускавшим морскую торговлю русских людей на Балтике в пределах шведских владений, в том числе и на коренной территории Швеции[4]. С 20-х годов XVII в. русские торговые люди стали регулярно ездить в Стокгольм и вести там интенсивную торговлю со шведскими купцами. Однако данная линия русской балтийской торговли лежит вне тематических рамок настоящей статьи (эта линия освещена в других работах автора[5]). Следует лишь отметить, что русская торговля со Швецией в XVII в. велась в основном в форме прямых контактов русских и шведских купцов и, ввиду слабой активности шведского купечества, производилась практически только в Стокгольме — шведские купцы почти не ездили торговать в Россию. Обе указанные черты отличают прямую русскую торговлю со Швецией от русской торговли с Прибалтикой и через Прибалтику — с Западной Европой, о чем подробнее будет сказано ниже.

Часть торговых сношений России со Швецией осуществлялась в XVII в. не в форме прямой торговли русских городов со Стокгольмом, а через города Прибалтики и при посредничестве прибалтийско-немецких купцов. Эту часть торговли России и Швеции мы рассматриваем ниже в составе русской торговли с Прибалтикой и Западной Европой.

---

[4] И. П. Шаскольский. Столбовский мир 1617 г. и торговые отношения России со Шведским государством. М.—Л., 1964, стр. 80—82.

[5] И. П. Шаскольский. Об основных особенностях русско-шведской торговли XVII в. — В сб.: Международные связи России XVII—XVIII вв. М., 1966, стр. 7—34; И. П. Шаскольский. Установление прямых торговых сношений России со Швецией после Столбовского мира 1617 г. — Средние века, вып. 29. М., 1966, стр. 139—158.

В XVII в. (как и в предшествующее время) торговля России с территорией самой Прибалтики — покупка прибалтийских товаров и продажа в Прибалтике для местных нужд русских товаров — имела небольшие размеры. Прибалтика была в основном зоной транзита русских товаров в Западную Европу и западноевропейских товаров — в Россию.

Главной особенностью русской торговли с Прибалтикой, отличавшей в XVII в. это направление русской балтийской торговли от торговли со Швецией, было ведение торговых операций через посредство немецкого купечества прибалтийских городов, ибо русские торговые люди в рассматриваемый период не могли по условиям Столбовского договора ездить через Прибалтику в страны Западной Европы[6], а в самой Прибалтике до середины XVII в. почти не имели возможности вступать в прямые контакты с приезжавшими из-за моря западноевропейскими купцами.

Посредничество в торговых сношениях между Россией и странами Западной Европы было с самого начала — с XIII в. основой благосостояния прибалтийско-немецкого купечества, паразитически обогащавшегося за счет эксплуатации русской внешней торговли. В XIII—XVI вв. прибалтийские города с правившим в них немецким купечеством упорно отстаивали свое право посреднической торговли и не допускали на своей территории прямых контактов русских и западноевропейских купцов. С переходом большей части Восточной Прибалтики в середине XVI и начале XVII в. в состав Шведского государства традиционная политика прибалтийских городов в отношении русской торговли стала поддерживаться шведскими властями. В Столбовском договоре 1617 г. (и позднее в Кардисском договоре 1661 г.) было специально оговорено, что русские торговые люди имеют право торговать в шведских владениях только с купцами, находящимися в шведском подданстве, и, следовательно, не имеют права торговать с приезжими иноземными купцами[7]; тем самым за немецкими купцами подвластных Швеции прибалтийских городов было закреплено на весь XVII в. монопольное право ведения посреднической торговли между Россией и Западной Европой. Правда, с 1648 г. в Нарве и Таллине (Ревеле) были разрешены прямые торговые операции русских и приезжих с Запада купцов[8], но они, по-видимому, не получили большого распространения, и во второй половине XVII в. прибалтийско-немецкое купечество продол-

[6] И. П. Шаскольский. Столбовский мир 1617 г. ..., стр. 81—83, 87.
[7] Там же, стр. 83—87.
[8] A. Stjernman. Samling utaf Kongl. Bref, Stadgar och Förordningar angående Sweriges Rikes Commerce, Politie och Oeconomie, II delen. Stockholm, 1750, s. 534.

жало выступать в качестве посредника в русской торговле с Западной Европой через Прибалтику. Вынужденное ведение торговли с Западом через Прибалтику, главным образом через посредство прибалтийско-немецких купцов, забиравших себе немалую часть торговой прибыли, было невыгодно для русского купечества, тормозило развитие торговых сношений с Западной Европой на направлении, наиболее удобном для основных производящих областей страны, и тем самым оказывало сдерживающее воздействие на развитие всего народного хозяйства России.

Посредническая роль прибалтийско-немецкого купечества осуществлялась двояким способом. Часть торговых операций прибалтийско-немецких купцов с русскими торговыми людьми производилась в прибалтийских городах, куда русские люди привозили свои товары и где взамен покупали товары, привезенные из стран Западной Европы. Другая часть этих торговых операций производилась в русских городах (и частично — в русских селениях, ибо в первой половине XVII в. шведские подданные фактически вели в Новгородском и Псковском уездах торговлю и в сельской местности); сюда прибалтийско-немецкие купцы привозили на продажу западноевропейские товары и взамен закупали здесь русские товары. Таким образом, в отличие от русско-шведской торговли, где активный характер носила торговая деятельность лишь русских торговых людей и где шведские купцы ограничивались лишь торговыми операциями на собственной территории, в русско-прибалтийской торговле активность проявлялась с обеих сторон: здесь и русские, и прибалтийско-немецкие купцы для ведения торговых операций сами ездили через рубеж.

К сожалению, недостаток источников, особенно отсутствие сравнительных цифровых данных (поскольку таможенные книги русских пограничных городов от этого времени не сохранились), не позволяет выяснить, какая из двух линий этой торговли преобладала (по числу торговых поездок и по общей стоимости проданных товаров) — торговые ли операции, производившиеся в городах Прибалтики, или торговые операции в русских городах. Наличные источники позволяют лишь сказать, что большую активность проявляли купцы обеих сторон и что, в частности, прибалтийско-немецкие купцы в рассматриваемый период довольно активно торговали в Новгороде, Пскове и их уездах.

Вместе с тем следует отметить, активная деятельность прибалтийско-немецких купцов тоже была ограниченной; эти купцы сами вели активную торговлю лишь в России (притом преимущественно в ее пограничных уездах) и кроме того — в своей «метрополии» (на территории Швеции). Торговля прибалтийско-немецких купцов с заморскими странами Западной

Европы носила в основном пассивный характер, западноевропейские купцы преимущественно сами приезжали в торговые города Прибалтики, продавали здесь местным купцам свои товары и закупали у них товары, привезенные из России.

Через Прибалтику (и через посредство прибалтийско-немецких купцов) Россия вела торговлю со многими странами Западной Европы, лежащими за Балтийским морем, — с Голландией, Англией, Германией (преимущественно с крупнейшим немецким торговым городом на Балтике Любеком), Данией, Швецией и др. При этом, подчеркиваем, Швеция (собственно Швеция, без завоеванных шведами чужих территорий) была лишь одной из ряда стран, с которыми велась русская торговля через Прибалтику, притом страной, игравшей не главную роль в этой торговле; преобладали торговые операции с Голландией, Англией и Германией[9].

По имеющимся сведениям, направления торговых операций с заморскими странами для отдельных прибалтийских городов имели свои отличия. Так, Нарва и Таллин торговали и со Швецией, и с более отдаленными заморскими странами, Рига же со Швецией торговала сравнительно мало и в основном вела торговлю со странами, лежащими за пределами Балтийского моря.

В отличие от XVI и предшествующих столетий, когда основную роль в русской торговле через Прибалтику играл Таллин, в XVII в. значение его в русской транзитной торговле падает и все бо́льшую роль приобретает Нарва; совсем теряет свое значение в транзитной торговле город Тарту (Дерпт) в силу его отдаленности от берега моря; продолжает расти русская торговля через Ригу.

Имеется возможность установить, какие русские города торговали с каждым из торговых городов подвластной шведам Прибалтики. С Нарвой в рассматриваемый период вел торговлю прежде всего Новгород, почти в такой же мере — Псков, а также Тихвин и Гдов. С Таллином торговал преимущественно Новгород и в значительно меньшей мере — Псков, Тихвин, Ладога. С Ригой и Тарту торговал только Псков. Следует иметь в виду, что Рига вела торговлю преимущественно не с территорией Русского государства (в границах 1617—1618 гг.), а с принадлежавшей тогда Польше территорией Белоруссии, Литвы и русской Смоленской области и лишь отчасти торговала собственно русскими товарами, вывозившимися через Псков[10].

[9] См., например, E. Dunsdorfs. The Riga grain trade in the seventeenth century. — Baltic and Scandinavian Countries, vol. III, 1937, No. 1, p. 32; История Эстонской ССР, т. 1. Таллин, 1961, стр. 424, и др.

[10] См. История Латвийской ССР, т. 1. Рига, 1952, стр. 233; История Эстонской ССР, т. 1, стр. 425—426, и др.

По данным русских источников и по некоторым опубликованным материалам из прибалтийских архивов можно в общих чертах проследить ассортимент товаров русско-прибалтийской торговли. При этом оговариваемся, что предлагаемое далее построение носит предварительный характер и для его детального обоснования требуется проведение специального исследования, выходящего за тематические рамки нашей работы. Важно также отметить, что имеющиеся в нашем распоряжении сведения находят полную аналогию в собранных Х. А. Пийримяэ данных нарвских таможенных книг второй половины XVII в.[11]

Прежде всего попытаемся установить ассортимент русских товаров, которые закупались приезжавшими в Новгород и Псков прибалтийско-немецкими купцами из Нарвы, Таллина и Риги. Среди этих товаров заметное место занимала продукция русского сельского хозяйства и лесных промыслов, но наряду с ней вывозилась и продукция русского ремесла. Крупнейший нарвский купец первой половины XVII в. Арман Герберс в одном документе, адресованном шведским властям, упоминал, что он постоянно закупает в Новгороде и Пскове сало, пеньку, лен, юфть (кожи высшего качества), лосины (лосиные кожи), меха[12]. В ряде русских документов содержатся прямые указания на закупку приезжавшими в Новгород и Псков прибалтийско-немецкими купцами сала[13], мяса, рыбы и других продовольственных товаров[14], мехов[15], а также продуктов русского ремесла — значительных партий простых кож и дорогих кож — юфти[16], рукавиц[17], поташа[18] и пр.

Сходный характер имел ассортимент товаров, вывозившихся русскими торговыми людьми в города подвластной шведам

---

[11] Х. А. Пийримяэ. Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661—1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на материале торговли г. Нарвы. — Скандинавский сборник, вып. V. Таллин, 1962, стр. 34—94; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией и другими странами Европы по материалам нарвского ввоза в 1661—1700 гг. — Скандинавский сборник, вып. VII. Таллин, 1963, стр. 44—83; Х. А. Пийримяэ. О состоянии нарвской торговли в начале XVII века. — Скандинавский сборник, вып. XI. Таллин, 1966, стр. 82—108.

[12] Центральный государственный архив древних актов (ЦГАДА), ф. 96 («Сношения России со Швецией»), 1635 г., № 2, лл. 84—85.

[13] Русско-шведские экономические отношения в XVII в. Сб. документов. Сост. М. Б. Давыдова, И. П. Шаскольский, А. И. Юхт. М.—Л., 1960 (далее — РШЭО), № 111.

[14] Там же, № 109.

[15] Там же, № 106; К. И. Якубов. Россия и Швеция в первой половине XVII в. М., 1897, стр. 126.

[16] РШЭО, № 106.

[17] Там же.

[18] ЦГАДА, ф. 96, 1650 г., № 1, л. 137; 1650 г., кн. 43, лл. 88—92.

Прибалтики. Так, по данным таллинских таможенных книг, сохранившихся за 1620—1622 гг., известно, что в Таллин русскими торговыми людьми привозились лен, пенька, сало, кожи, рукавицы, грубые (дешевые) сукна и мешковина[19]. Из русских документов видно, что русские торговые люди доставляли в Прибалтику лен и пеньку[20], сало[21], мясо и рыбу[22], в отдельные годы также хлеб и просо[23], простые кожи и юфть[24], меха[25]. Согласно материалам рижского архива, русские люди привозили в Ригу меха, лен и пеньку, льняное и конопляное семя, полотно, рогожи, юфть и др.[26] Из данных нарвских таможенных книг 1612—1616 гг. видно, что русскими торговыми людьми поставлялись в Нарву лен и пенька, кожи, меха, рукавицы, мыло[27]. Аналогичные сведения сообщает Х. А. Пийримяэ на основе нарвских таможенных книг 1660—1690-х годов (хотя в его статье не расчленяется привоз товаров в Нарву русскими торговыми людьми и прибалтийско-немецкими купцами); согласно этим сведениям, во второй половине XVII в. в Нарву поступали из России лен, пенька, кожи и юфть, меха, сало, рогожа, мыло, поташ, вайташ, деготь и смола, лесные материалы, рукавицы, полотно и дешевое сукно и нерегулярно — зерновой хлеб[28].

В ассортименте ввозившихся в Россию товаров заметно разделяются шведские товары и товары, поступавшие из более отдаленных стран Западной Европы.

Шведское народное хозяйство в XVII в. давало на экспорт, по сути дела, только продукцию своей мощной металлургической промышленности — медь и железо[29]. Товары эти и привозились

[19] E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609—1629. — Ajalooline Ajakiri, 1935, Nr. 2, lk. 62—63.

[20] РШЭО, № 134.

[21] Там же, № 111, 134; ЦГАДА, ф. 96, 1650 г., № 1, л. 121.

[22] РШЭО, № 102, 109, 113, 121, 130.

[23] Там же, № 121.

[24] Там же, № 134.

[25] К. И. Якубов. Россия и Швеция в первой половине XVII в., стр. 129.

[26] G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte (Riga), Bd. 24, H. 2, 1930; Г. Енш. Московское торговое подворье в Риге в XVII в. — Вопросы истории, 1947, № 11, стр. 78; История Латвийской ССР, т. 1, стр. 236; см. также E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert. — In: Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937. Rigae, 1938, S. 461—466.

[27] Х. А. Пийримяэ. О состоянии нарвской торговли в начале XVII века, стр. 89—93.

[28] Х. А. Пийримяэ. Состав, объем и распределение русского вывоза..., стр. 45—92; см. также данные Кильбургера об ассортименте нарвского вывоза в 1673 г. (Сочинение Кильбургера о русской торговле..., стр. 107—109).

[29] И. П. Шаскольский. Об основных особенностях русско-шведской торговли XVII в., стр. 23.

прибалтийско-немецкими (преимущественно нарвскими) купцами в Новгород и Псков[30]. При этом нужно иметь в виду, что прибалтийско-немецкими купцами доставлялась в Новгород и Псков лишь часть металлов и металлических изделий, поступавших в эти города из Швеции (для дальнейшей перепродажи внутрь России); другая часть шведской меди, железа и металлических изделий (и к тому же, по всей видимости, бóльшая часть) привозилась в Новгород и Псков русскими торговыми людьми. Эти металлы и изделия в значительном количестве доставлялись новгородцами прямо из Стокгольма[31], частично — из Нарвы и Таллина, где закупались у прибалтийско-немецких купцов[32].

По-видимому, купцам прибалтийских городов было выгоднее привозить в Новгород не шведские металлы (которые представляли собой, в основном, полуфабрикаты для дальнейшей переработки и потому не давали достаточного количества прибыли), а более дорогие готовые изделия мануфактурной промышленности и городского ремесла, поступавшие из более отдаленных стран Западной Европы (из Германии, Нидерландов, Англии, Франции и др.).

Ассортимент товаров, привозившихся в Россию прибалтийско-немецкими купцами и происходивших из более отдаленных стран, был несравненно разнообразнее, чем ассортимент товаров шведского происхождения. В первую очередь надо упомянуть дорогие ткани, производившиеся на мануфактурных предприятиях Нидерландов, Англии, Германии. Так, новгородские торговые люди сообщили в апреле 1648 г. на допросе в воеводской избе, что на шведском дворе в Новгороде продаются «сукна, камки, отласы, бархаты, тафты и всякие локотные товары»[33]. В сохранившейся от 1650 г. небольшой выписи из новгородских таможенных книг[34] перечисляются привезенные на шведский двор в Новгород шведскими и прибалтийско-немецкими купцами из Ниеншанца английское сукно, стамедь[35], черный и красный бархат, большое количе-

[30] РШЭО, № 6, 48, 106; ЦГАДА, ф. 96, 1620 г., № 1, лл. 171—172; Архив Ленинградского отделения Института истории АН СССР (ЛОИИ), колл. актовых книг, кн. 28, л. 276 об.; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией..., стр. 60—61, и др.

[31] И. П. Шаскольский. Об основных особенностях русско-шведской торговли XVII в., стр. 22—26.

[32] РШЭО, № 132, 134; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией..., стр. 57—58, 60—61; E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 62—63.

[33] РШЭО, № 96. — «Локотные товары» — товары, измеряемые по их длине (локоть — мера длины), т. е. различные ткани.

[34] РШЭО, № 106.

[35] Стамедь — гладкая шерстяная ткань полотняного переплетения, привозившаяся из Англии.

ство швейных игл[36], жемчуг и др. В других русских документах мы имеем прямые указания на то, что прибалтийско-немецкими купцами привозились в Новгород и Псков соль[37], дорогие сукна и иные ткани (английского, германского происхождения)[38], вина[39], сандал[40], различный «мелочной товар»[41] и др.

Ассортимент заморских товаров, вывозившихся из городов Прибалтики русскими людьми, также в основных чертах сходен с ассортиментом товаров, привозившихся в Россию прибалтийско-немецкими купцами. По данным таллинских таможенных книг 1620—1622 гг., из Таллина русскими торговыми людьми вывозились соль, вина, дорогие сукна, свинец[42]. Материалы рижского архива свидетельствуют, что из Риги в Россию привозились голландские и силезские сукна, вина, сельдь, «мелочной товар»[43].

Материалы нарвского архива, изученные Х. А. Пийримяэ, не позволяют выделить западноевропейские товары, привозившиеся в Россию прибалтийско-немецкими купцами, и товары западноевропейского происхождения, доставлявшиеся русскими купцами. Однако в целом ассортимент товаров, ввозившихся в Россию через Нарву, во многом сходен с ассортиментом русского ввоза через Таллин и Ригу — это соль, сельдь, дорогие сукна и иные ткани, вина, табак, писчая бумага и пр.[44]

Если брать в целом ассортимент русского ввоза и вывоза в Прибалтику, сразу бросается в глаза прежде всего явно транзитный характер торговли. Все основные товары, ввозившиеся из Прибалтики, были изготовлены или добыты не там, а в странах, лежащих за Балтийским морем: медь и железо — в Швеции, различные дорогие ткани — в Германии, Нидерландах, Англии, вина — в Германии, Франции, Испании, соль — в тех же трех странах, сельдь — в Голландии и Норвегии и т. д. Русские то-

---

[36] Двумя упоминаемыми в выписи купцами было привезено 1500 игл (иголок), другими двумя — 17 тыс. игл.

[37] Архив ЛОИИ, колл. актовых книг, кн. 28, л. 276 и об.; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией..., стр. 66.

[38] РШЭО, № 4, 48, 89; К. И. Якубов. Россия и Швеция в первой половине XVII в., стр. 103.

[39] РШЭО, № 4, 48, 96; К. И. Якубов. Россия и Швеция в первой половине XVII в., стр. 103; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией..., стр. 77.

[40] Архив ЛОИИ, ф. Порубежные акты, № 156, 180, 185. — Сандал — красящее вещество.

[41] РШЭО, № 4, 8.

[42] E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 62—63.

[43] Г. Енш. Московское торговое подворье в Риге в XVII в., стр. 78; История Латвийской ССР, т. 1, стр. 236.

[44] Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией..., стр. 65—80.

вары, вывозившиеся в прибалтийские города, тоже в основном шли не на продажу местному населению, а для перепродажи в заморские страны Западной Европы. Русское сельскохозяйственное сырье — лен и пенька — отправлялось во многие западноевропейские страны для нужд мануфактурной промышленности. Во многие заморские страны увозились и наиболее ценные изделия русского ремесла и лесных промыслов — кожи, юфть и меха, а также наиболее ценный из продовольственных товаров — сало. Напротив, дешевые продовольственные товары — мясо, рыба, а также и различные недорогие товары ремесленного производства — дешевые виды тканей, рукавицы и т. п. — шли далее преимущественно или полностью в Швецию для потребностей шведского городского населения.

Примечательно, что ассортимент товаров русской торговли со Швецией, производившейся через Прибалтику, вполне аналогичен ассортименту товаров прямой русской торговли с той же Швецией. С другой стороны, ассортимент товаров русско-шведской торговли заметно отличается от ассортимента товаров русско-прибалтийской торговли; это явно два разных направления русской торговли с Западной Европой.

Приведенные данные об ассортименте товаров позволяют (в весьма предварительной форме) поставить вопрос о значении обоих направлений русской балтийской торговли для экономики России в XVII в.

Ассортимент товаров, ввозившихся в Россию через Прибалтику из отдаленных стран Западной Европы, был весьма разнообразен, но большинство импортных товаров явно предназначалось для потребностей высших слоев населения — царского двора, дворянства и также верхушки посада. Дорогие ткани, заморские вина, сельдь и т. п. были предметами роскоши, и их ввоз не мог иметь особенно важного значения для экономического развития страны. Из импортировавшихся через Прибалтику товаров предметом массового потребления была лишь соль; но в России имелось в то время и свое производство соли, в основном удовлетворявшее спрос, и ввоз заморской соли был лишь дополнительным источником поступления в страну этого товара.

Большее значение для экономики России имели товары, ввозившиеся из Швеции, — медь, железо и изделия из этих металлов. Поскольку собственного производства меди в России еще почти не было, а своя черная металлургия не могла удовлетворить потребности огромной страны, ввоз шведской меди и железа — товаров массового потребления — имел важное значение для народного хозяйства России и для нужд государственной власти (для вооружения армии и т. п.).

Иную картину дает ассортимент русского вывоза. Для развития ремесла и сельского хозяйства в северо-западных и центральных уездах России был, разумеется, выгоден вывоз ряда товаров ремесленного производства и продовольственных товаров в Швецию. Однако в целом для народного хозяйства России значительно большее значение имел производившийся через Прибалтику вывоз более массовых товаров русского сельского хозяйства — льна и пеньки; в больших размерах вывозились через Прибалтику и важнейшие товары русского ремесла и промыслов — кожи и пушнина.

Таким образом, сравнительно значительная русская транзитная торговля через Прибалтику со странами Западной Европы была важна для экономики России прежде всего по ассортименту вывоза, ибо она давала выход на внешний рынок для массовой продукции некоторых отраслей сельского хозяйства, ремесла и лесных промыслов и тем самым стимулировала дальнейшее развитие этих отраслей сельскохозяйственного и ремесленного производства. Напротив, меньшая по размерам русско-шведская торговля была важна как источник поступления в Россию жизненно необходимых металлов — меди и железа.

В общем русская торговля на балтийском направлении и в XVII в. продолжала иметь большое значение для народного хозяйства России. Однако политические условия, в которых должна была производиться в XVII в. эта торговля, — лишение России выхода к Балтийскому морю и необходимость осуществлять торговые сношения через владения Швеции, под контролем шведских властей и при посредничестве прибалтийско-немецких купцов — тормозили развитие русской внешней торговли на данном наиболее удобном направлении и тем самым задерживали развитие всей экономики страны. К концу XVII в. возвращение выхода к Балтийскому морю стало жизненной необходимостью для Русского государства.

В. В. Павулан (Рига)

ХОЗЯЙСТВЕННОЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДАУГАВСКОГО ТОРГОВОГО ПУТИ В XIII—XVII ВВ.

Изучение проблем, связанных с использованием даугавского торгового пути, важно для истории не только Латвии, но и всей Восточной Европы, ибо даугавский путь и город Рига были своего рода воротами из Восточной в Западную Европу. Даугавский путь всегда занимал особое место в экономических и политических взаимоотношениях сильнейших государств Северной и Восточной Европы. Тем не менее в истории его немало «белых пятен», и это несмотря на то, что даугавскому пути в литературе уделено значительное внимание. Прежде всего следует упомянуть работы по истории торговли, вышедшие из-под пера авторов как немецких[1], так и русских[2], совет-

[1] H. Hildebrand. Das Rigische Schuldbuch (1286—1352). St. Petersburg, 1872 (с комментариями издателя); H. Hildebrand. Das deutsche Kontor zu Polozk. — Baltische Monatsschrift, 1873, S. 342—381; E. Daenell. Die Blütezeit der deutschen Hanse, I, II. Berlin, 1905, 1906; H. G. Schröder. Der Handel auf der Düna im Mittelalter. — Hansiche Geschichtsblätter, Jg. 1917, 1. Heft. München u. Leipzig, 1917, S. 23—156; L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters. Hamburg, 1916 (с обширными комментариями автора); L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters. Lübeck, 1922; G. Hollihn. Die Stapel- und Gästepolitik Rigas in der Ordenszeit. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1935. Weimar, 1936, S. 91—207; Fr. Benninghoven. Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann. Hamburg, 1961.

[2] И. А. Тихомиров. Торговые и мирные сношения русских княжеств с Ливонией в XIII веке. — Журнал Министерства народного просвещения (ЖМНП), май 1876 г., стр. 162—174; И. А. Тихомиров.

ских[3] и других[4]. Касался вопроса о даугавском пути также целый ряд исследователей, занимающихся политической историей[5], исторической географией[6] и т. д.[7] Лучшими среди работ о даугавском торговом пути относительно периода XIII—XV вв. безусловно являются труды А. П. Сапунова, Л. К. Гётца и Э. Мугуревича, а относительно XVI—XVII вв. — исследования Э. Дунсдорфа и Г. Енша. Что касается предлагаемой статьи, то автор не претендует на детальное изложение всех вопросов,

---

Торговые сношения Полоцка с Ливонией. — ЖМНП, декабрь 1877 г., стр. 232—239; М. Н. Бережков. О торговле русских с Ригою. — ЖМНП, февраль 1877 г., стр 330—357; И. М. Кулишер. Очерк истории русской торговли. Пгр., 1923.

[3] В. В. Дорошенко. Очерки аграрной истории Латвии в XVI веке. Рига, 1960; E. Mugurevičs. Svarīgākie ceļi lībiešu un latgaļu teritorijā. — Arheoloģija un etnogrāfija, III. Rīgā, 1961, 61.—81. lpp.; Э. С. Мугуревич. Восточная Латвия и соседние земли в X—XIII вв. Рига, 1965; Н. Н. Усачев. К оценке западных внешнеторговых связей Смоленска в XII—XIV вв. — Международные связи России до XVII века. М., 1961, стр. 203—224; Е. И. Муравская. Из истории торговых связей Риги с Полоцком, Витебском и Смоленском в XIII—XV вв. — Известия АН Латв. ССР, 1961, № 2, стр. 7—44; А. Л. Хорошкевич. Договоры Полоцка 1405—1406 гг. как источник по истории его внешней торговли и торговой политики. — Археографический ежегодник за 1962 год. М., 1963, стр. 79—87; W. W. Doroszenko. Eksport Rygi na zachód w okresie przynależności do Rzeczypospolitej (1562—1620). — Zapiski Historyczne (Toruń), t. XXXI, 1966, zesz. 1, str. 7—44.

[4] G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte (Riga), Bd. 24, H. 2, 1930; E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert. — In: Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937. Rigae, 1938, S. 457—486; J. Dąbrowski. Baltische Handelspolitik Polens und Litauens im XIV.—XVI. Jh. — In: Conventus primus historicorum Balticorum, S. 286—291; O. Hedemann. Dzisna i Druja magdeburskie miasta. Wilno, 1934.

[5] Г. В. Форстен. Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях (1544—1648), т. I. Борьба из-за Ливонии. СПб., 1893; т. II. Борьба Швеции с Польшей и Габсбургским домом. СПб., 1894; R. Liljedahl. Svensk förvaltning i Livland 1617—1634. Uppsala, 1933; St. Herbst. Wojna inflancka 1600—1602. Warszawa, 1938; P. Johansen. Die Bedeutung der Hanse für Livland. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1940/41. Weimar, 1941, S. 1—55; T. Zeids. Feodālisms Livonijā. Rīgā, 1951; В. Д. Королюк. Ливонская война. М., 1954; G. v. Rauch. Moskau und europäische Mächte des XVII. Jahrhunderts. München, 1954; K. Zernack. Studien zu den schwedisch-russischen Beziehungen in der zweiten Hälfte des XVII. Jahrhunderts. Giessen, 1958; В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства. М., 1959.

[6] А. П. Сапунов. Река Западная Двина. Витебск, 1893; В. Е. Данилевич. Пути сообщения Полоцкой земли до конца XIV столетия. Юрьев, 1898.

[7] А. П. Сапунов. Витебская старина, I, IV, V. Витебск, 1883, 1885, 1888; А. П. Сапунов. Двинские, или Борисовы, камни. Витебск, 1890; Л. В. Алексеев. Полоцкая земля. М., 1966; Полоцк. Исторический очерк. Минск, 1962; M. Wikowski. Dźwina i Dzisna. Uwagi i materiały do wstępnych badań problemu eksploatacji rzek Polski północno-wschodniej. Wilno, 1938.

связанных с торговлей по Даугаве, а делает попытку выяснить некоторые стороны вопроса об использовании даугавского пути и о его значении в политической истории, а также стремится поставить некоторые проблемы, которые все еще ждут своего решения.

Уже с древнейших времен Даугава была важнейшим путем сообщения для населения ее бассейна. На территории Латвии Даугава играла такую роль уже со II тысячел. до н. э.[8], а начиная с X в. н. э. она становится крупным транзитным путем[9]. Даугава (Западная Двина) была также важным звеном пути из «варяг в греки»[10]; скандинавам эта дорога была знакома уже в VI в.[11] Постепенно у Даугавы выросли торговые и административные центры местных народностей — Рига, Даугмале[12], Кокнесе, Ерсика, Полоцк, Витебск.

С развитием северогерманских городов в Балтийском море появились немецкие купцы. Вопрос о том, как и где встретились они с местными купцами районов бассейна Даугавы, в сущности до сих пор не решен. Произошла ли эта встреча на Готланде? Или посредниками между немецкими и местными торговцами были викинги[13] или, может быть, курши, которые, как известно, в мореходстве не отставали от викингов? Ездили ли ливы и русские из Подвинья на Готланд и в Любек? По данным хроники Генриха Латыша известно, что ливы иногда выходили в Рижский залив[14]. Русские купцы из Подвинья уже в самом начале XIII в. ходили по Даугаве на учанах[15]. Однако мы не можем с более или менее полной определенностью сказать, совершали ли ливы, полочане, витебляне, смоляне поездки на Готланд или в Германию или же прав Фр. Беннингхофен, утверждая, что они на Готланд практически почти не ездили[16]. Для решения этого вопроса

[8] Э. С. Мугуревич. Восточная Латвия и соседние земли в X—XIII вв., стр. 98.

[9] Там же.

[10] Л. В. Алексеев. Полоцкая земля, стр. 84.

[11] Senās Latvijas vēstures avoti, II sēj., 1. burtn. Rīgā, 1937, Nr. 2.

[12] Latvijas PSR vēsture. Saīsināts kurss. Otrais, pārstrādātais un papildinātais izdevums. Rīgā, 1967, 21. lpp.

[13] T. Zeids. Feodālisms Livonijā, 58. lpp.

[14] Генрих Латвийский. Хроника Ливонии. М.—Л., 1938, стр. 131 (XIV, § 5).

[15] Смоленские грамоты XIII—XIV веков. Подготовили к печати Т. А. Сумникова и В. В. Лопатин. М., 1963, стр. 24.

[16] Fr. Benninghoven. Rigas Entstehung und der frühhansiche Kaufmann, S. 21—22. — В этой связи нельзя не отметить необоснованное, на наш взгляд, утверждение Н. Н. Усачева, что русские из Даугавы свободно могли ходить на учанах по Балтийскому морю и на рубеже XI и XII вв. достигли собственно немецких земель (Н. Н. Усачев. К оценке западных внешнеторговых связей Смоленска в XII—XIV вв., стр. 209—210). Общеизвестен и подтверждается документами тот факт, что новгородцы еще в XI—XII вв. ездили

необходимо внимательно исследовать историю судоходства по Даугаве в ее ранний период, но это пока не сделано.

Историки не дают однозначного ответа на вопрос о том, когда именно немецкие купцы появились у устья Даугавы, но, как бы то ни было, во второй половине XII в. они уже активно использовали путь от Готланда до устья Даугавы. В процессе немецкой агрессии в Прибалтике купцы северогерманских городов сыграли исключительно важную роль[17], при этом они сделали все возможное, чтобы ускорить захват даугавского пути. Несмотря на упорное сопротивление местного населения, до 1209 г. немцами была захвачена значительная часть этого пути, в том числе Кокнесе и Ерсика, которые были подвластны полоцкому князю. Хотя отношения между немецкими агрессорами и Полоцком были враждебными и между ними нередко происходили военные столкновения, Даугава не перестала быть важным торговым путем. Во всяком случае, на исходе 20-х годов XIII в. по Даугаве уже велась интенсивная торговля и возникли разнообразные проблемы, которые требовали немедленного решения. В результате в 1229 г. был заключен торговый договор между немецкими купцами и Смоленском, которому были в это время подвластны Витебск и Полоцк.

Если обратиться к договору 1229 г. как к документу, регулировавшему также условия использования торговых путей, то прежде всего бросается в глаза то обстоятельство, что договором провозглашалась полная свобода и равноправие сторон в пользовании всеми путями[18]. Из текста договора видно, что в пользование даугавским путем наряду с другими немецкими купцами активно

за море, в частности на Готланд. Но утверждать, что и даугавские учаны могли сколько-нибудь систематически попадать туда, явно нет оснований. Таким поездкам препятствовали прежде всего специфические условия даугавского пути — наличие большого числа порогов и мелей, которые заставили приспособить для судоходства по Даугаве соответствующие плоскодонные транспортные средства. Судя по данным XVI в., даугавские учаны были большими плоскодонными судами, за которые брали пошлины больше, чем за струги; за струг, как отмечено в материалах польской ревизии 1599 г., брали 1 талер (90 грошей), а за учан (huczan) — 3 копы (180) грошей (J. Jakubowski, J. Kordzikowski. Polska XVI wieku pod względem geograficzno-statystycznym, XIII. Inflanty. Warszawa, 1915, str. 89—90). Ни струги, ни учаны, ходившие по Даугаве, не были способны к морскому плаванию. Достаточно вспомнить, какие большие потери несли даже в тихом Куршском заливе южнее и севернее устья Немана неманские витины, которые сотнями гибли в не соответствовавших их конструкции навигационных условиях (см. K. Forstreuter. Die Memel als Handelsstrasse Preussens nach Osten. Königsberg, 1931, S. 71).

[17] T. Zeids. Feodālisms Livonijā, 64.—65. lpp.; P. Johansen. Die Bedeutung der Hanse für Livland, S. 4, 11, 13.

[18] Смоленские грамоты XIII—XIV веков, стр. 23—24.

включились уже и рижские купцы. Хотя в списке представителей немецкой стороны рижане находятся на последнем месте, число их — самое большое (при подписании договора присутствовали 4 рижских делегата)[19]. Но в одном смысле договор 1229 г. сузил возможности равноправного пользования даугавским путем: в нем прямо не упомянуты ни литовские, ни ливские, латгальские и земгальские купцы[20], которые, судя по Рижской долговой книге, вели активную торговлю еще в конце XIII в.[21] Позднее в случаях нарушения свободы торговли стороны всегда старались обосновать свои притязания ссылками на этот самый подробный договор. Однако надо сразу отметить, что те разногласия, которые в значительной степени вызвали к жизни договор 1229 г., продолжали существовать и после его заключения. Это нашло яркое отражение в торговом договоре, который был заключен между Смоленском и немецкими купцами около середины XIII в.[22] Согласно этому договору, свобода пользования путями была в определенной степени ограничена: для того чтобы ехать дальше Смоленска, немецкие купцы должны были просить разрешения у смоленского князя[23]. Этот договор относился уже только к Смоленску, ибо Витебск и Полоцк к тому времени вышли из-под верховной власти смоленских князей.

Ситуация на Даугаве обострилась с усилением натиска немцев в направлении расположенных в ее верхнем течении полоцких владений. Вместе с тем в начале 30-х годов XIII в. усилилась экспансия Литвы на восток[24]. В начале 50-х годов в Полоцке укрепился литовский князь Товтивил, а в Витебске — Выкинт[25]. Все это, конечно, не могло не оказать отрицательного влияния на использование путей для торговых сношений. Положение еще более осложнилось в результате внутренней и внешней политики

[19] Смоленские грамоты XIII—XIV веков, стр. 25.

[20] Может быть, об этих купцах идет речь в том параграфе договора 1229 г., в котором равноправие в пользовании волоком между Даугавой и Днепром обеспечивается русским и немцам, относительно же остальных купцов говорится, что они должны ждать, пока освободятся транспортные средства (Смоленские грамоты XIII—XIV веков, стр. 24).

[21] См. подсчеты Фр. Беннингхофена (Fr. Benninghoven. Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann, S. 156—161).

[22] Русско-ливонские акты, собранные К. Э. Напьерским. СПб., 1868, приложение II, стр. 451—453. — Характерно, что в этом договоре не назван конкретно ни один немецкий город. Возможно, что это было сделано сознательно в связи со все более возраставшей экономической ролью Риги, купцы которой во все большей степени стали претендовать на ведущее место в даугавской торговле.

[23] Русско-ливонские акты, стр. 452.

[24] В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 375.

[25] М. К. Любавский. Очерк истории Литовско-русского государства до Люблинской унии включительно. М., 1910, стр. 19.

великого князя литовского Миндовга[26]. Неразбериха продолжалась до 1264 г., когда к власти в Литве пришел великий князь Войшелк[27]. Новый князь старался избегать войны с немцами, что способствовало развитию торговли по Даугаве. Примеру великого князя последовал и полоцко-витебский князь Ердень, который заключил от имени Витебска и Полоцка мир с Ливонским орденом и Ригой[28]. Договор зафиксировал отказ Ерденя от претензий на Латгалию и гарантировал свободу торговых путей. Благоприятная для торговли обстановка продолжала существовать и после смерти Ерденя, когда в Полоцке и Витебске правили два князя Изяслава — вассалы Войшелка[29]. Был заключен новый мирный договор между Полоцком, рижским архиепископом, Ливонским орденом и Ригой[30]. К этому договору присоединился Витебск («... а Изяслав со мною одно...»)[31]. Были повторены гарантии свободного пользования торговыми путями.

Условия торговли круто изменились после прихода к власти великого князя Тройдена (1270—1282)[32]. Он не признал права немцев на Латгалию, но Ливонский орден изо всех сил старался укрепиться на Даугаве. Происходили ожесточенные столкновения в окрестностях Даугавпилса. Витебск вышел из-под власти Литвы и подчинился Смоленску[33]. Торговля по Даугаве была нарушена ограблениями купцов[34]. В кругах немецкого купечества возник проект о перенесении торговли («forum mercandi») из

---

[26] Политика Миндовга вызвала организацию против него волынско-жемайтско-немецкого союза, в который активно включились также жемайтские князья Выкинт и Товтивил — правители Витебска и Полоцка. Около 1253 г. воюющие стороны заключили мир, так что обстановка стала нормализоваться, но уже в 1263 г. великий князь Миндовг был убит заговорщиками. Власть захватил Тройнат, против которого в свою очередь выступил Товтивил, но он был убит Тройнатом. Сын Товтивила Константин, который одно время был князем Полоцка, бежал в Новгород, завещая часть Полоцкой земли немцам, что еще более осложнило ситуацию на Даугаве. Князем в Витебске и Полоцке теперь стал Ердень (Гердень), который правил там до 1267 г., когда был убит псковичами (В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 377—387; М. К. Любавский. Очерк истории Литовско-русского государства..., стр. 12—19).

[27] В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 384.

[28] Русско-ливонские акты, № 25а; Liv-, Esth- und Curländisches Urkundenbuch nebst Regesten, herausgegeben von F. G. v. Bunge (LUB), Bd. VI. Riga, 1873, Nr. 3036.

[29] В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 387.

[30] Русско-ливонские акты, № 25б.

[31] Там же.

[32] В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 387.

[33] М. К. Любавский. Очерк истории Литовско-русского государства..., стр. 19.

[34] Такой случай отмечает источник в 1278 г. (см. В. Т. Пашуто. Образование Литовского государства, стр. 391).

русского Подвинья в Ливонию[35], что, конечно, не изменило бы положения. Пока продолжались военные столкновения, о нормальном использовании торговых путей не могло быть речи.

Положение изменилось к лучшему в начале 80-х годов. Наступил период активизации торговли. Появились новые договоры политического характера, а также другие документы, в которых решались некоторые проблемы торговых сношений, в том числе об использовании торговых путей. В 1284 г. смоленский князь Федор Ростиславич заключил с Ливонским орденом, рижским архиепископом и Ригой договор, которым гарантировалась свобода передвижения[36]. По-видимому, положения этого договора автоматически относились и к Витебскому княжеству. Полоцк также стремился упрочить торговые сношения с Ригой; по всей вероятности, об этом шла речь в договоре великого князя Витеня с Ригой[37]. Все эти договоры по существу мало чем отличались один от другого, но надо иметь в виду всю пестроту политических отношений того времени и средневековую психологию князей, которые, начав княжить, считали своим долгом возобновить все предыдущие договоры, а с другой стороны, заботились о нормальном течении торговли, столь нужной для всех.

Что нового вносили упомянутые договоры в пользование даугавским и другими путями? Во-первых, в этих договорах отразилось стремление обеспечить свободный проезд купцам обеих сторон[38]; во-вторых, они свидетельствовали об усилении влияния на Даугаве литовских князей и Ливонского ордена; в-третьих, они засвидетельствовали факт постепенного укрепления позиций Риги на Даугаве и оттеснения рижанами других немецких купцов; в-четвертых, эти договоры показали, что рижские купцы стараются ограничить свободу передвижения русско-литовских купцов, а те, в свою очередь, — рижских купцов; в-пятых, договоры отразили усиление на Даугаве позиций купцов Витебска и Полоцка[39]. Создание благоприятной для использования даугавского пути обстановки сразу повлияло на рост торговых оборотов. Судя по данным Рижской долговой книги, периодом самого большого

[35] LUB, Bd. I. Reval, 1853, Nr. 452.

[36] Там же, Nr. 492. — В исторической литературе существует мнение, что это был комбинированный мирный и торговый договор (L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 458), однако нам кажется, что этот договор был чисто торговым.

[37] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 459.

[38] В связи с усилением власти литовских князей равноправными с русскими купцами партнерами стали литовцы.

[39] Уже в 1298 г. рижане жаловались витебскому князю Михаилу Константиновичу, что его подданные не разрешают рижским купцам ехать дальше Витебска (LUB, Bd. VI, Nr. 3059).

оживления на этом пути было время с 1287 по 1297 г.[40], а за 14 лет в конце XIII в. русские купцы остались должны рижским более чем 14 тонн воска, 780 шкурок, 1320 марок деньгами[41]. Конечно, часть этих долгов относится к Пскову и Новгороду, но, имея в виду враждебные отношения Ливонского ордена с Псковом и Новгородом, можно с уверенностью сказать, что долги купцов из этих районов составляли незначительную часть общей суммы долгов. Начиная с 1298 г., как только началась война между Ригой, которой активно помогали литовцы, и Ливонским орденом, на даугавском торговом пути вновь возникли очень серьезные препятствия; число записей в Рижской долговой книге резко уменьшилось[42].

В заключение краткого обзора даугавской торговли за XIII в. следует отметить, что, несмотря на неблагоприятную в общем политическую ситуацию, использование даугавского пути было довольно интенсивным. Это в известной мере можно объяснить спецификой водного пути, — ведь сухопутные дороги в то время были еще более ненадежными.

Переходя к XIV в., мы сразу наталкиваемся на вопрос о том, имело ли в течение этого столетия место дальнейшее оживление торговли по Даугаве или же упадок ее. При наличии существующих источников категорический ответ на этот вопрос невозможен. Работу исследователя затрудняет отсутствие статистического материала. Соответствующие записи в Рижской долговой книге очень фрагментарны. На протяжении 52 лет (1300—1352) здесь зафиксированы долги только за 15 лет[43]. Судя по этим записям, в 1300—1303 гг. в торговле отмечался известный подъем (в 1299 г. было заключено перемирие). Но затем снова последовал упадок, а в 1307—1309 гг. опять наступил определенный подъем. На эти колебания, конечно, повлияли военные действия. Надо также отметить, что даже в самые лучшие годы в это время число записей не превышало 15. Таким образом, по сравнению со статистическими данными XIII в. в начале XIV в. упадок очевиден. Продолжалась ожесточенная борьба Риги с орденом при поддержке великого князя литовского Гедимина. Только в 1330 г. Рига сдалась ордену, но война последнего с Литвой продолжалась до 1338 г., когда орден и Рига подписали мирный договор

[40] В эти годы количество записей о русских должниках колеблется от 10 до 42 (H. Hildebrand. Das Rigische Schuldbuch).

[41] H. Hildebrand. Das Rigische Schuldbuch.

[42] Если в 1296 г. было сделано 16, а в 1297 г. — 10 записей о русских должниках, то уже в 1298 г. их было всего 4, а в 1299 г. — 1 (H. Hildebrand. Das Rigische Schuldbuch).

[43] Конечно, следует иметь в виду, что в Долговой книге фиксировались не все долги.

с Гедимином и городами у Даугавы — Витебском и Полоцком[44]. Договор определял также условия пользования торговыми путями. Даугава и обе сухопутные дороги по правому и левому берегу ее объявлялись свободными для всех купцов. Стороны провозглашали, что в будущем в случае военных столкновений торговля останется нейтральной. Это убедительно показывает тот вред, который наносили нормальному использованию путей сообщения военные действия.

В 60-х годах XIV в. обстановка на Даугаве снова ухудшилась в результате войны ордена с Литвой. Рижские купцы воспользовались сложившейся ненадежной ситуацией для того, чтобы оттеснить с этого пути других немецких купцов. Это нашло отражение в документах второй половины XIV в.[45] В общем конец XIV в. для торговли по Даугаве оказался неблагоприятным. Возобновилась война Ливонского ордена с Литвой, а в самом великом княжестве Литовском обострились столкновения между отдельными группировками феодалов, которые боролись за великокняжеский престол[46].

Важным поворотным пунктом в истории использования даугавского пути был приход в 1392 г. к власти великого князя литовского Витовта[47]. Витовт сам стал активно вмешиваться в вопросы, связанные с торговой деятельностью его подданных. В 1396 г. удельный князь, посаженный Витовтом в Полоцке, — Ленгвин, как отмечено в документе, «... князя великого Вытовътовым повеленьем...» заключил торговый мир с Ригой[48]. В этом договоре гарантировалась свобода пользования путями: «... пусть к нам едуть чисто, а наши к вам едуть чисто...». Но уже в начале 1397 г. великий князь приказал немецким купцам в течение четырех недель покинуть Полоцк[49]. Можно с уверенностью сказать, что конфликт был спровоцирован Ливонским орденом, точнее — даугавпилсским комтуром. Вообще надо отметить, что, несмотря на то что сам даугавпилсский комтур вел торговлю с литовцами и русскими (белорусами), он был «злым духом»

[44] LUB, Bd. VI, Nr. 3081.

[45] Во второй половине XIV в. Любек потребовал для своих купцов права свободно пользоваться даугавским путем. При этом он просил помощи даже у магистра Ливонского ордена Фримерсгейма (L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 464). Любек и другие заморские ганзейские города согласились даже отыскать в своих архивах документы, которые подтверждали бы такие права (H. G. Schröder. Der Handel auf der Düna im Mittelalter, S. 79).

[46] П. Н. Батюшков. Белоруссия и Литва. Исторические судьбы Северо-западного края. СПб., 1840, стр. 82—99.

[47] Lietuvos TSR istorija, t. I. Vilnius, 1957, p. 132.

[48] LUB, Bd. VI, Nr. 2931.

[49] Там же, Nr. 2932.

даугавской торговли: в Даугавпилсе часто подвергали конфискации товары русских и литовских купцов[50], за что расплачиваться приходилось рижским купцам[51]. Для урегулирования конфликта была отправлена рижская делегация[52]. Важной темой на переговорах являлся вопрос о свободном проезде рижских купцов через Полоцк в другие торговые центры, а белорусско-литовских — мимо Риги за море. Вопрос этот был для белорусско-литовских купцов сильным козырем, которым они пользовались ради достижения своих целей в других вопросах, поскольку сам он для них практического значения не имел. Витовт, заинтересованный в развитии белорусских торговых городов, стремился ограничить привилегии немецких купцов или же добиться таких же привилегий для своих купцов в Риге и других прибалтийских городах[53]. Однако никакого окончательного соглашения достигнуть не удалось.

Подытоживая результаты использования даугавского пути в XIV в., приходится констатировать, что этот период был, по всей видимости, самым тяжелым в истории этого пути в средние века. Не удается выделить ни одного сколько-нибудь длительного периода расцвета торговли, за исключением, может быть, середины века. Замечается сильное обоюдное стремление ограничить использование путей. В начале века тормозящим в известной мере фактором была экспансия Литвы на восток, но после присоединения Полоцка и Витебска к великому княжеству Литовскому политическая ситуация в Подвинье стала более устойчивой, и это положительно повлияло на использование даугавского пути для торговли. Что касается XV в., то он получил в наследство от предшествовавшего столетия очень много острых проблем, требовавших немедленного решения.

Обстановка на Даугаве в начале XV в. оставалась сложной. Витовт продолжал политику натиска на привилегии немецкого купечества. В самом начале века рижским купцам было запрещено ехать дальше Полоцка[54], а в 1403 г. великий князь приказал всем рижским купцам в течение четырех недель убраться из Полоцка, угрожая изгнать непослушных силой[55]. Часть купцов была арестована[56]. Но в 1404 г. конфликт, который возник по вине рижских купцов, был улажен благодаря уступчивости рижан. Витовт сообщил, что рижские купцы имеют право приехать

[50] LUB, Bd. VI, Nr. 2935.
[51] Там же, Nr. 2939.
[52] Там же, Nr. 2945.
[53] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 470.
[54] Русско-ливонские акты, № 135.
[55] Там же, № 193.
[56] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 475.

в Полоцк, если белорусско-литовским купцам будет разрешено свободное передвижение в орденских землях[57].

Неурегулированность положения на даугавском торговом пути не удовлетворяла ни одну из заинтересованных сторон — ни немецких, ни белорусско-литовских купцов. Попытки обеих сторон опираться на принципы, выраженные в договоре 1229 г., и вместе с тем ограничить в своих интересах их применение были явно нереалистическими. Поэтому начиная с 1405 г. Рига и Полоцк усердно принялись за разработку проектов нового договора, в которых выражались пожелания обеих сторон[58]. Новый договор был ратифицирован 2 июля 1406 г. в городе Копысь великим князем Витовтом[59]. Копысский договор, как неоднократно отмечалось в исторической литературе, ознаменовал начало нового этапа в белорусско-литовско-немецких торговых отношениях[60]. Однако в отношении использования даугавского пути договор не принес с собой ничего существенно нового. Что касается дорог до Риги и до Полоцка, то здесь все было ясно — путь был свободен[61]. Иначе обстояло дело с вопросом о поездках белорусско-литовских купцов за Ригу, а немецких — за Полоцк. Хотя договор гарантировал свободное передвижение от Риги до Полоцка, а также в Ливонии и в Литве, в нем не содержалось прямого разрешения ехать дальше названных двух городов, но в то же время отсутствовало и прямое запрещение таких поездок. Решить принципиально этот вопрос, притом с выгодой для обеих сторон, было невозможно, поэтому его обошли молчанием. Очень важное значение имел § 8, которым гарантировалась возможность ведения торговли и во время войн. К сожалению, практически этот параграф так и остался на бумаге.

Несмотря на всю его ограниченность и противоречивость, Копысский договор благоприятно повлиял на интенсификацию использования даугавского пути. Обороты торговли стали расти. Известное представление о них дает список товаров, конфискованных у рижских купцов в Полоцке в 1412 г. Эти товары включали 30,5 куска серебра, 116 тонн 320 кг соли, 6 тонн 185 кг воска, 18 тюков сукна, 48 шкурок[62]. Однако и теперь широкому исполь-

---

[57] Русско-ливонские акты, № 143.

[58] Эти проекты с точки зрения истории торговли подвергнуты обстоятельному анализу в упомянутой выше статье А. Л. Хорошкевич «Договоры Полоцка 1405—1406 гг. как источник...».

[59] LUB, Bd. VI, Nr. 2967.

[60] См. L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 478; Е. И. Муравская. Торговля Риги с Полоцком, Витебском и Смоленском в XIII—XV вв. Канд. диссертация. Рига, 1962, стр. 146.

[61] LUB, Bd. VI, Nr. 2967, § 1.

[62] Там же, Nr. 2992.

зованию даугавского пути мешала политическая обстановка, в частности военные действия между Литвой и Ливонским орденом. Мирные отношения наладились только в 1423 г.[63] Надо отметить также, что нормальному протеканию даугавской торговли продолжали мешать искусственные препятствия, которые создавал Ливонский орден. Даугавпилсский комтур, например, ввел незаконную пошлину и с каждого купца (белорусско-литовского), который ехал в Ригу, брал одну куницу[64]. Селпилсский фогт умышленно способствовал увеличению числа аварий на Даугаве[65]. Продолжалась конфискация белорусско-литовских товаров орденскими властями[66], а это вызывало в великом княжестве Литовском ответные шаги против фактически невиновных рижских купцов. Так, в 1448 г. было конфисковано 40 саней рижских товаров, предназначенных для Смоленска[67] (этот город в первой половине XV в. был присоединен к Литве). Конечно, в этом последнем факте нашла выражение тенденция препятствовать поездкам рижан дальше Полоцка, но все же формальным предлогом для захвата их товаров был произвол даугавпилсского комтура в 1446 г.[68] Извозчикам в Полоцке было запрещено везти рижские товары в Смоленск[69]. Уладить эти недоразумения так и не удалось[70]. Против попыток полочан не пускать рижских купцов за Полоцк выступали также Витебск и Смоленск, которые были заинтересованы в прямых торговых сношениях с рижанами. Еще в 1446 г. засвидетельствованы такие контакты в Витебске[71]. Но решающий удар не заставил себя долго ждать. В 1498 г. великий князь литовский Александр предоставил Полоцку магдебургское право, причем городу гарантировалось право на штапель[72]. Ехать за Полоцк — в Витебск и Смоленск — рижанам было теперь разрешено только в том случае, если там находились их должники[73]. У купцов из Витебска, как кажется, и после этого сохранялась какая-то возможность ездить прямо в Ригу[74]. Но число поездок рижских купцов на восток (также и в Полоцк) после 1498 г.

---

[63] H. G. Schröder. Der Handel auf der Düna im Mittelalter, S. 129.
[64] LUB, Bd. X. Riga—Moskau, 1896, Nr. 193.
[65] H. G. Schröder. Der Handel auf der Düna im Mittelalter, S. 139.
[66] LUB, Bd. X, Nr. 272.
[67] Там же, Nr. 416.
[68] Там же, Nr. 272.
[69] Там же, Nr. 416.
[70] H. G. Schröder. Der Handel auf der Düna im Mittelalter, S. 142.
[71] LUB, Bd. XII. Riga—Moskau, 1910, Nr. 440.
[72] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsverträge des Mittelalters, S. 359.
[73] L. K. Goetz. Deutsch-russische Handelsgeschichte des Mittelalters, S. 501.
[74] LUB, 2. Abt., Bd. II. Riga—Moskau, 1905, Nr. 515.

стало уменьшаться, зато значительно участились поездки в Ригу белорусско-литовских, особенно полоцких, купцов.

В номенклатуре товаров, поступавших по Даугаве в Ригу, во второй половине XV в. произошли большие изменения. Первое место в рижском экспорте заняли зола, деготь, конопля, лен — товары, спрос на которые возрастал с развитием мануфактурной промышленности в Западной Европе. Сказанное подтверждается данными о вывозе из Риги в 70-х годах в направлении Гданьска[75], а также в 90-х годах в направлении Любека[76]. Вместе с тем в использование даугавского пути активно включались главные производители названных товаров — помещики, т. е. собственники имений и лесных массивов. Поскольку товары эти сплавлялись по Даугаве большими массами, то уже в конце XIV в. здесь появились новые средства транспорта — струги[77] (большие плоскодонные лодки-баржи).

Что касается политической обстановки в Подвинье, то в конце XV и в начале XVI в. наметилось значительное сближение между Ливонией и Литвой. Правда, в начале XVI в. шла борьба между Русским государством и Литвой, но это мало повлияло на использование даугавского пути, поскольку военные действия велись дальше к востоку. Вся первая половина XVI в. на Даугаве была мирной. В таких условиях обороты торговли увеличились, чему, конечно, способствовала так наз. «революция цен»[78]. Например, в 1548 г. даугавпилсский комтур продал одному гданьскому купцу 1000 ластов дегтя[79]. О том, что поток товаров по Даугаве достиг в это время невиданных до того размеров, свидетельствует также факт, упоминаемый польскими ревизорами в 1599 г. при описании Кокнесе: «при архиепископах», т. е. до Ливонской войны, доходы Кокнесской таможни составляли около 4000 талеров в год[80].

В связи со слабостью Ливонского ордена и местных епископств в середине XVI в. усилилась тенденция со стороны сильнейших держав Восточной и Северной Европы к захвату территории Ливонии и вместе с тем овладению даугавским путем. Как

[75] H. Samsonowicz. Handel zagraniczny Gdańska w drugiej połowie XV wieku. — Przegląd Historyczny (Warszawa), 1956, zesz. 4, str. 319—320.

[76] Fr. Bruns. Die lübeckischen Pfundzollbücher von 1492—1496. — Hansische Geschichtsblätter, Jg. 1908. Leipzig, 1908, S. 366—371.

[77] Первый раз струг упомянут на Даугаве в 1397 г. (LUB, Bd. VI, Nr. 2935).

[78] В. В. Дорошенко. Действие революции цен в Восточной Прибалтике в XVI веке. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы 1961 г. Рига, 1963, стр. 118.

[79] Rigaische Stadtblätter, 1818, Nr. 36.

[80] J. Jakubowski, J. Kordzikowski. Polska XVI wieku..., XIII. Inflanty, str. 89—90.

известно, Русское государство при Иване Грозном проявляло к даугавскому пути чрезвычайно большой интерес. После взятия Полоцка русскими войсками в 1563 г. казалось, что решение вопроса о Даугаве уже близко. В 1577 г. русские рати предприняли мощное наступление с целью укрепиться на Даугаве и взяли ряд важных крепостей на даугавском пути — Даугавпилс, Кокнесе, Айзкраукле. Однако конец Ливонской войны был неудачным для Русского государства. В 1579 г. польский король Стефан Баторий овладел Полоцком. Даугавский путь перешел в руки Речи Посполитой.

Ярким примером, свидетельствующим об огромном значении даугавского торгового пути в связях между Восточной и Западной Европой, может послужить история перехода Риги в подчинение Польше. Несмотря на крайне неблагоприятную обстановку (военные действия на берегах Даугавы, наличие польских гарнизонов в нескольких километрах от Риги — в Даугавгриве, Букулты, а затем также в орденском замке в самом городе[81]), Рига старалась остаться независимой, выжидая окончания борьбы за даугавский путь. И только тогда, когда исход войны был уже совершенно ясен, Рига согласилась войти в состав Речи Посполитой.

Казалось, что после ожесточенных боев и страшных разорений, явившихся следствием 25-летней войны, торговля Риги и значение даугавского торгового пути должны сократиться до минимума. Но этого не произошло, ибо война не затронула в одинаковой степени всех районов рижского хинтерланда. В результате военных действий сильно пострадала территория Видземе и окрестности Полоцка, но зато выросло значение Витебска, Дисны и других городов и районов. В связи с тем, что бои происходили непосредственно у даугавского пути, товары из названных районов отправлялись в Ригу обходным путем, через территорию Литвы и Курземского герцогства. В 1578 г. витебские и дисненские купцы жаловались на пошлину, взимаемую герцогскими чиновниками у «Зеленой мызы» (Залямуйжа, ныне Залениеки юго-западнее Елгавы)[82]. Таким путем в Ригу попадали даже некоторые виды лесных товаров, сало, воск и др.[83] Судя по данным источников, даже в самый разгар Ливонской войны подвоз в Ригу был довольно большим и обороты Рижского порта были

[81] Л. А. Арбузов. Очерк истории Лифляндии, Эстляндии и Курляндии. СПб., 1912, стр. 163; A. Švābe. Sigismunda Augusta Livonijas politika. — Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls, 1937, Nr. 4, 5.—15. lpp.

[82] Центральный государственный исторический архив Латв. ССР (ЦГИА Латв. ССР), ф. А-2 (Внешний архив Рижского городского магистрата), оп. 4, ящ. 19, д. 357 (162), стр. 3.

[83] Там же, стр. 1—3.

немалыми[84]. Преодолению последствий Ливонской войны способствовало прочное господство Речи Посполитой на всем протяжении даугавского пути, которое исключало всякого рода политические и хозяйственные помехи. Интенсивность использования Даугавы постепенно все более возрастала. У даугавского пути возникли новые местечки — Яунелгава (около 1600 г.) и Екабмиестс (около середины XVII в.), которые существовали только благодаря обслуживанию этого пути[85]. Об увеличении подвоза по Даугаве свидетельствует то обстоятельство, что стругам в Риге становилось тесно — их приходило так много, что одно время не хватало причалов и складов для привезенных товаров[86]. Росло число жалоб на плохие условия навигации на Даугаве, которые ежегодно влекли за собой гибель множества стругов и плотов (особенно много таких жалоб стало в конце XVI в.)[87]. Тормозящим фактором в использовании даугавского пути было своеволие литовских и польских администраторов провинций в области таможенной политики. Нарекания вызывали прежде всего поборы на таможне[88]. Однако эти рогатки не оказывали сколько-нибудь заметного влияния на обороты даугавской торговли.

Новые границы, появившиеся на карте Восточной Европы в результате Ливонской войны, не удовлетворяли ни одно из заинтересованных государств. В связи со слабостью истощенной в итоге правления Ивана Грозного России главными соперниками теперь стали Речь Посполитая и Швеция. Военные действия между ними, начавшиеся в 1600 г., сразу повлияли на использование даугавского пути. Если в 1594—1600 гг. из Риги через Эресунн в среднем в год проходило 230 судов, то в начале XVII в. — только 79 судов[89], т. е. в 3 раза меньше. Некоторое представление о сокращении подвоза по Даугаве в начале XVII в. дают данные о размере доходов от таможенных пошлин, которые начиная с 1600 г. взимались со всех транспортных средств, шедших по

[84] Например, в 1562—1565 гг. из Риги через Эресунн (Зунд) прошло в Западную Европу 476 судов, в 1566—1569 гг. — 625, в 1571—1575 гг. — 403, в 1576—1580 гг. — 618 судов (W. W. Doroszenko. Eksport Rygi na zachód ..., str. 10).

[85] Пониманис местным населением значения Яунелгавы (Нойштедтхен, позднее — Фридрихштадт) как торгового центра на даугавском пути нашло свое выражение в том, что в народе ее долгое время называли Яунригой (Ной-Рига, Новая Рига).

[86] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 4, ящ. 19, д. 379 (206), стр. 1—4; д. 383 (212), стр. 36.

[87] Там же, д. 405 (248), стр. 5; ящ. 20, д. 436 (26), стр. 3.

[88] Там же, оп. 1, д. 966, л. 7; оп. 4, ящ. 19, д. 403 (246), стр. 7.

[89] N. Ellinger Bang. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Öresund 1497—1660, udarbejdede efter de bevarede regnskaber over Öresundstolden, I. del: Tabeller over skibsfarten. Köbenhavn, 1906.

Даугаве в Ригу, в целях получения средств для ведения работ по очистке Даугавы[90]. Конечно, здесь надо принять во внимание и то обстоятельство, что часть крупных магнатов вообще отказывалась уплачивать пошлину. Но, несмотря на эту оговорку, тенденция упадка совершенно очевидна. В результате польской интервенции в России шли бои также в восточной части рижского хинтерланда — у Смоленска. В связи с неустойчивостью военного положения в окрестностях Риги часть купцов районов верховьев Даугавы боялась отправлять свои товары вниз по реке. В 1621 г. Рига была поставлена перед тяжелым выбором — принять шведское подданство или ждать штурма города. Рижане всячески старались избежать капитуляции, учитывая зависимость Риги от ее хозяйственного хинтерланда, находившегося в руках Польши. И все же городу пришлось сдаться шведам, что сразу же повлекло за собой почти полный разрыв связей с хинтерландом Риги. Рижский порт опустел. В 1622 г. из Риги через Эресунн прошло 15 судов, в 1623 г. — 23, в 1625 г. — 74, в 1626 — 15[91]. Можно с уверенностью сказать, что часть товаров из рижского хинтерланда стала экспортироваться через Кенигсберг; туда даже переселились некоторые рижские купцы[92]. Характеризуя подвоз в 1627 г., рижский магистрат сообщал, что в городе так мало товаров, что ими не загрузить и 2—3 судов[93].

Хотя в результате Альтмаркского перемирия в 1629 г. водный путь по Даугаве был разделен между Швецией и Польшей, условия торговли значительно улучшились. Главнокомандующий шведской армией Густав Хурн требовал от своих подчиненных не мешать сплаву стругов и плотов с подвластных Речи Посполитой территорий в Ригу[94]. Доставка товаров в Ригу была жизненно важна для многих областей Речи Посполитой (особенно белорусских и даже украинских), которые по своему географическому положению тяготели к Риге. Подвоз по Даугаве снова начал возрастать. В актах Рижского торгового суда все чаще появлялись записи о белорусско-литовских торговцах[95]. В 1630—1639 гг. из Риги через Эресунн за год в среднем прошло 176 судов, в

[90] В 1600 г. доходы от пошлины составили 850 талеров 4 гроша, в 1601 г. — 345 талеров 18,5 гроша, в 1602 г. — 361 талер, в 1603 г. — 262 талера 4 гроша, в 1604 г. — 382 талера 18 грошей, в 1605 г. — 169 талеров, в 1606 г. — 152 талера, в 1607 г. — 88 талеров (ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 487, л. 121).

[91] N. Ellinger Bang. Tabeller...

[92] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 572, л. 1.

[93] R. Liljedahl. Svensk förvaltning i Livland 1617—1634, s. 138. — Всего в 1627 г. из Риги через Эресунн прошло 29 судов (N. Ellinger Bang. Tabeller...).

[94] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 1306, л. 60.

[95] Там же, ф. А-9 (Рижский торговый суд), оп. 1, д. 1.

1640—1649 гг. — 279, в 1650—1654 гг. — 352 судна[96]. По данным рижского магистрата, в Ригу по Даугаве ежегодно приходило более чем по 500 стругов[97], причем случались и годы, когда число стругов превышало тысячу[98]. План витебского воеводы Кшиштофа Кишки прорыть канал между Березиной и Вилией и отправлять товары в Западную Европу в обход Риги провалился. Уже в первой половине XVII в. Рига была связана даже с отдаленными торговыми центрами Белоруссии, Украины и даже Русского государства. В источниках упомянуты Полоцк, Витебск, Смоленск, Рославль, Мстиславль, Стародуб, Могилев, Шклов, Скопцы, Орша, Халявин, Толочин, Бобр, Круглое, Лукомль, Смыслово, Быхов, Лепель, Чашники, Борисов, Минск, Белый и даже Киев[99]. Самыми важными местами концентрации товаров были Поречье, Витебск, Велиж, Бешенковичи, Чашники, Полоцк[100]. Надо также отметить, что, как это уже подчеркнул М. В. Довнар-Запольский, самым главным для территории Белоруссии направлением торговли была торговля с балтийскими портами[101].

В середине XVII в. Русское государство снова предприняло попытку решить балтийский вопрос в свою пользу. Хотя война России со Швецией и была кратковременной (1656—1658 гг.), она все же отрицательно сказалась на использовании даугавского пути. Еще в большей степени мешала торговле по Даугаве русско-польская война (1653—1667 гг.)[102]. Когда царь Алексей Михайлович в сентябре 1656 г. начал осаду Риги, он ожидал, что рижане, которые действительно были недовольны таможенной политикой Швеции, не будут помогать шведскому гарнизону, но надежды царя не оправдались. Не помогло и содействие

---

[96] N. Ellinger Bang. Tabeller...

[97] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 572, л. 1.

[98] В 1640 г. в Ригу прибыло 1500 стругов и 800 плотов, в 1653 г. — 1444 струга (Rigaische Stadtblätter, 1810, Nr. 46; 1812, Nr. 1).

[99] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 572, лл. 1—2; ф. 7349 (канцелярия шведского генерал-губернатора), оп. 2, д. 93; G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert, S. 68.

[100] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 572, л. 1.

[101] Это правильное положение совершенно безосновательно отрицает З. Ю. Копысский в своем исследовании «Экономическое развитие городов Белоруссии (XVI—XVII вв.)» (Минск, 1966, стр. 166). Веские доказательства правильности точки зрения М. В. Довнар-Запольского можно найти как в рижских архивах, так и в работах Э. Дунсдорфа и Г. Епша.

[102] Правда, столь чувствительных перебоев, как в начале XVII в., в это время не отмечалось: в период с 1654 по 1667 г. из Риги через Эресунн ежегодно в среднем проходило 116 судов (N. Ellinger Bang. Tabeller...; N. Ellinger Bang, K. Korst. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Öresund 1661—1783 og gennem Storebaelt 1701—1748, I. del: Tabeller over skibsfarten. Köbenhavn, 1930).

курляндского герцога Якова, который поддержал план Алексея Михайловича[103]. Что касается рижан, то они вели себя, как во время Ливонской и польско-шведской войн, т. е. следили за тем, кто в конце концов победит. После неудачи под Ригой русские войска отступили в Кокнесе. Воевода временно завоеванной части Видземе (Лифляндии) А. Л. Ордин-Нащокин старался превратить это местечко в крупный торговый центр, который должен был отвлекать купцов и товары от Риги. В этих целях с тех, кто вез свои товары через Кокнесе в Ригу, взимались большие пошлины[104]. А. Л. Ордин-Нащокин не терял надежды на овладение Ригой вплоть до своего политического падения в 1671 г. Меры, принятые им в Кокнесе, конечно, отрицательно повлияли на торговлю Риги[105], но не смогли все же сильно подорвать экономическую мощь города. Часть товаров из Кокнесе через Яунелгаву (Новую Ригу) поступала в порты Курляндского герцогства[106], ибо в это время между герцогством и Русским государством существовало весьма тесное сотрудничество. Правда, необходимо оговориться, что значение этого явления не следует преувеличивать: географическое положение Курляндского герцогства препятствовало в то время связям с Россией, поскольку все порты находились в западной части герцогства и восточная его часть была относительно плохо обеспечена дорогами.

Каковы же были результаты упомянутых войн в отношении использования даугавского пути? В итоге их политическая ситуация на этом торговом пути не изменилась. Тенденция отправлять товары из рижского хинтерланда в Кенигсберг, снова наметившаяся во время войны в середине XVII в.[107], после войны исчезла. Следует отметить, что ориентация на Кенигсберг в период с 1655 по 1668 г. стимулировалась введением шведами особой «пошлины ворот», но шведское правительство заметило эту угрозу и отменило пошлину. И все-таки некоторый застой в использовании даугавского торгового пути имел место — недаром довоенного уровня экспорта Рига достигла только в 90-х годах XVII в.[108] Это объяснялось кризисными явлениями в экономике Европы, рассмотрение которых выходит за пределы темы настоя-

[103] Центральный государственный архив древних актов, ф. 63 (сношения России с Курляндией), оп. 1, дела 3—5, 12, 13 (1656 г.).

[104] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 573, л. 1; G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert, S. 121.

[105] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-3 (обер-канцелярия рижского магистрата), оп. 6, д. 458, стр. 348; E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert, S. 348.

[106] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 421, л. 477.

[107] Там же, д. 572, л. 3.

[108] E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert, S. 462—463.

щей статьи. Но это вовсе не значит, что торговля по Даугаве переживала упадок. Вниз по реке продолжали сплавлять огромные партии сельскохозяйственных и лесных товаров.

Некоторые источники конца XVII в. дают возможность уточнить важнейшие в то время места концентрации товаров для отправки в Ригу. Особенно важен в этом отношении список стругов, пришедших в Ригу в 1692 г.[109] Первое место по количеству стругов, отправленных в Ригу, прочно занимал Витебск (с окрестностями), откуда в Ригу прибыло 77 стругов (из общего числа 376), далее следовали Бешенковичи (39), Дубровно (36), Смоленск (34), Чашники (28), Полоцк (26), Друя (7) и т. д. Как видим, Полоцк, когда-то обладавший практически монополией на торговлю с Ригой, теперь отошел на задний план. Положение Полоцка было подорвано Ливонской войной, после которой город и его окрестности окончательно пришли в упадок[110]. Список 1692 г. интересен и тем, что фиксирует значительную торговую активность дворянства Белоруссии. Только Огиньские отправили в этом году в Ригу 18 стругов. По списку видно, что подвоз увеличивался, ибо встречаются пометки, что некоторые струги прибывают в Ригу впервые и не имеют еще в городе «своего» купца.

Источники конца XVII в. дают возможность получить представление и о подвозе товаров в Ригу из России. В документах, касающихся использования даугавского пути, подданные Русского государства именуются «московитами», а Речи Посполитой (белорусы) — «рутеницами». В списке 1692 г. отмечается, что 29 апреля в Ригу прибыли 4 струга из Московии (Muskowien)[111], т. е. из Русского государства. Это подтверждает мысль о том, что в пользование даугавским путем постепенно включались территории, входившие в состав Русского государства. Поскольку по условиям Андрусовского перемирия 1667 г. Смоленск был удержан Русским государством, из его пределов, видимо, прибыли и те 34 струга, которые, как говорится в списке, пришли «из Смоленска» (von Smolenskij), т. е., по всей вероятности, были нагружены на притоках Даугавы (Зап. Двины), вернее всего на Каспле. В таком случае немного меняется правильное в общем представление о незначительности подвоза в Ригу по Даугаве из Русского государства в рассматриваемый период.

О большой интенсивности использования даугавского пути в конце XVII в. свидетельствуют огромные долги белорусско-литовских поставщиков рижским купцам. Эти долги (51 купцу)

---

[109] ЦГИА Латв. ССР, ф. 7349, оп. 2, д. 93.

[110] Г. В. Форстен. Балтийский вопрос в XVI и XVII столетиях (1544—1648), т. I, стр. 687.

[111] ЦГИА Латв. ССР, ф. 7349, оп. 2, д. 93.

фиксированы в 1710 г. и составили 1 034 649 талеров $30^3/_4$ гроша[112].

Важно также отметить, что в ходе XVI и XVII вв. водный путь по Даугаве приобрел большое военно-стратегическое значение. Он неоднократно использовался для военного транспорта. Уже в кампанию 1601 г. главнокомандующий польской армией Ян Замойский возлагал на даугавский путь большие надежды[113]. Использовал Даугаву для перевозки военных грузов и царь Алексей Михайлович во время своего похода на Ригу и отступления от ее стен[114]. Все это в еще большей степени питало стремление сильнейших государств Северной и Восточной Европы овладеть этим важным водным путем.

---

[112] G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert, S. 136—137.
[113] St. Herbst. Wojna inflancka, str 113.
[114] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 1073, л. 1.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

Х. А. Пийримяэ (Тарту)

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ТРАНЗИТНОЙ ТОРГОВЛИ РОССИИ СО СТРАНАМИ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ ЧЕРЕЗ ТАЛЛИН В XVII В.

Вопрос о роли Таллина в русской транзитной торговле со странами Западной Европы не является сугубо местным, — это проблема, которую следует рассматривать на широком общеевропейском фоне.

Развитие производительных сил и усиление экономических связей между отдельными районами России в XVII в. способствовали активизации экономических сношений между Россией и странами Западной Европы. Отражением этих сношений была внешняя торговля, развитию которой препятствовала отрезанность России от Балтийского (полностью после Столбовского мира 1617 г.) и Черного морей. При этом, в связи с упадком значения Средиземного моря как артерии европейской торговли, уменьшилось и значение Черного моря для России. Центр тяжести экономических интересов России как будто переместился на север. Выражением этой тенденции развития явилось основание Петербурга в начале XVIII в., но она ясно проявлялась уже и в XVI—XVII вв. С середины XVI в. успешно развивалась внешняя торговли России через Белое море.

В то же время жизненно важной для экономических интересов России была и внешняя торговля через Балтийское море. В условиях отрезанности России от Балтики она могла производиться лишь путем транзита через шведские владения на берегах Балтийского моря.

В развитии такой торговли были заинтересованы и страны

Западной Европы. Одним из последствий великих географических открытий было перемещение центров экономической жизни и торговли с берегов Средиземного моря на побережье Атлантики. Вскоре взамен Испании и Португалии на первое место выдвинулись Голландия и Англия. В этих странах быстрыми темпами начал развертываться процесс так наз. первоначального накопления, развивалась капиталистическая мануфактура, происходило разложение феодальных отношений в деревне, росли города, громадных успехов достигло судостроение и мореплавание. В условиях капиталистического развития происходил и процесс формирования общеевропейского рынка. Экономические связи усиливались также и в бассейне Балтийского моря.

Балтийское море приобретало новое и очень важное значение. Если в более раннис века основной осью европейской торговли было Средиземное море, то в условиях формирования общеевропейского рынка эту роль стал играть торговый путь Балтийское море — Атлантический океан. Морские державы Западной Европы особенно нуждались во ввозе корабельных материалов из бассейна Балтийского моря. Нужен был мачтовый и другой лес для постройки мощных флотов, лен и пенька — для оснащения их парусами и канатами и т. д. Развивающиеся промышленные города и районы во все большем объеме ввозили зерно. Возросла потребность в кожаных изделиях и одежде. К концу XVII в. так наз. балтийский район (Baltic area) приобрел монопольное положение в качестве поставщика железа, льна, пеньки, поташа, смолы и дегтя[1]. При этом за исключением железа, которое импортировалось из Швеции, другие товары доставлялись с территорий, находившихся к востоку от Балтийского моря. По мере интенсификации торгового оборота возрастала роль восточной части Балтийского моря — восточного конца основной оси европейской торговли. К этому концу оси примыкал русский рынок, вызывавший все больший интерес в Западной Европе[2].

На фоне этой общей картины понятно, что живой интерес и постоянное внимание шведского правительства, а также как шведского, так и прибалтийского купечества к русской транзитной торговле не только определялся «соседским» положением, но отражал общую направленность развития европейской торговли. Этот интерес объяснялся тем, что успешное развитие русской транзитной торговли способствовало развитию торговли Риги, Таллина, Нарвы, Ниеншанца (Неванлинна, Канцев) и ряда дру-

[1] S.-E. Åström. From Stockholm to St. Petersburg. Commercial factors in the political relations between England and Sweden. 1675—1700. Helsinki, 1962, p. 14.

[2] См. A. Attman. Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik. 1558—1595. Lund, 1944.

гих городов, находившихся под властью Швеции. Это развитие, в свою очередь, означало увеличение доходов государства от пошлин, а также рост его экономического потенциала. В развитии транзитной торговли с Россией были жизненно заинтересованы и бюргеры прибалтийских городов, старавшиеся расширять хинтерланды своих городов за счет русского рынка, поскольку это приводило к увеличению их доходов.

В области изучения торговли прибалтийских городов в XVII в., в том числе и русской транзитной торговли, проделана уже большая работа. Имеется целый ряд обобщающих монографических исследований по балтийской торговле[3], а кроме того, основные торговые проблемы в русско-шведских политических отношениях рассматриваются и в нескольких работах советских историков[4]. Целый ряд статей и глав посвящен отдельным вопросам русско-шведской торговли в XVII в.[5]

В области исследования торговли различных прибалтийских городов XVII в. наибольшие результаты достигнуты в отношении рижской торговли, по которой имеются статистические данные почти за весь XVII в. Первым на основе этих данных написал свою работу Г. Енш[6], подробные же подсчеты о ввозе в Ригу и вывозе из нее важнейших товаров в период начиная с 1636 г. произведены Э. Дунсдорфом[7]. Значительный интерес предста-

[3] A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels über die estnischen Städte in den Jahren 1636—1656. Tartu, 1940; A. Attman. Den ryska marknaden...; S.-E. Åström. From Stockholm to St. Petersburg.

[4] И. П. Шаскольский. Столбовский мир 1617 г. и торговые отношения России со Шведским государством. М.—Л., 1964; И. П. Шаскольский. Установление прямых торговых сношений России со Швецией после Столбовского мира 1617 г. — Средние века, вып. 29. М., 1966, стр. 139—158; И. П. Шаскольский. Восстановление русской торговли со шведскими владениями в первые годы после Столбовского мира. — Скандинавский сборник, вып. XI. Таллин, 1966, стр. 61—81; H. Piirimäe. Kaubanduse küsimused Vene-Rootsi suhetes 1661.—1700. a. (Tartu Riikliku Ülikooli Toimetised, vihik 113). Tartu, 1961.

[5] И. П. Шаскольский. Об основных особенностях русско-шведской торговли XVII в. — Международные связи России в XVII—XVIII вв. М., 1966, стр. 7—34; И. П. Шаскольский. Устройство шведских гостиных дворов в городах России после Столбовского мира 1617 г. — Скандинавский сборник, вып. X. Таллин, 1965, стр. 83—107; Э. Д. Рухманова. Русско-шведская торговля на Балтике в середине XVII века. — Скандинавский сборник, вып. II. Таллин, 1957, стр. 47—71; К. Н. Сербина. Очерки социально-экономической истории русского города. Тихвинский посад в XVI—XVIII вв. М.—Л., 1951; Е. В. Чистякова. Псковский торг в середине XVII в. — Исторические записки, т. 34, 1950, стр. 198—235.

[6] G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte (Riga), Bd. 24, H. 2, 1930.

[7] E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert. — In: Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937. Rigae, 1938, S. 469—486.

ляют исследования В. В. Дорошенко[8]. Данные таможенных книг Нарвы проанализированы автором настоящей статьи[9].

Сведения о торговле Таллина в первой трети XVII в., в том числе и некоторые статистические данные о русской транзитной торговле, можно почерпнуть из статьи Э. Блумфельдта[10]. Обширные статистические данные о хлебной торговле Таллина приведены в монографии А. Соома о прибалтийской торговле хлебом в XVII в.[11] Некоторые подсчеты о торговле хлебом, а также о состоянии торговли Таллина в 1697 г. сделаны в исследованиях О. Лийва[12]. Торговые отношения между Таллином и Финляндией освещаются в статьях О. Лийва и А. Соома[13]. Однако в целом торговля Таллина изучена еще недостаточно; отсутствуют и конкретные статистические подсчеты о составе и объеме русской транзитной торговли в течение всего XVII в. Целью настоящей статьи является привести некоторые статистические данные об объеме вывоза ряда важнейших русских товаров через Таллин и о составе русского привоза, а также о роли русских купцов в этой торговле, чтобы этим дополнить статистическую базу для оценки роли Таллина в русской транзитной торговле с Западной Европой.

Основными источниками для конкретного изучения торговли

[8] В. В. Дорошенко. Очерки аграрной истории Латвии в XVI веке. Рига, 1960, стр. 279—314; см. также его статью «Протоколы рижского торгового суда как источник...», помещенную в настоящем сборнике.

[9] Х. А. Пийримяэ. Состав, объем и распределение русского вывоза в 1661—1700 гг. через шведские владения в Прибалтике на примере торговли г. Нарвы. — Скандинавский сборник, вып. V. Таллин, 1962, стр. 34—94; Х. А. Пийримяэ. Торговые отношения России со Швецией и другими странами Европы по материалам нарвского ввоза в 1661—1700 гг. — Скандинавский сборник, вып. VII. Таллин, 1963, стр. 44—86; Х. А. Пийримяэ. Состояние торговли г. Нарвы в начале XVII века. — Скандинавский сборник, вып. XI. Таллин, 1966, стр. 82—110.

[10] E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609—1629. — Ajalooline Ajakiri, 1935, Nr. 1, lk. 1—18; Nr. 2, lk. 49—63.

[11] A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert. — Kungl. Vitterhets och antikvitets akademiens handlingar, historiska serien, 8. Stockholm, 1961.

[12] O. Liiv. Die wirtschaftliche Lage des estnischen Gebiets am Ausgang des XVII. Jahrhunderts, I. Allgemeiner Überblick, Getreideproduktion und Getreidehandel. (Õpetatud Eesti Seltsi Toimetused, XXVIII). Tartu, 1935; O. Liiv. Der wirtschaftliche Niedergang Tallinns im Jahre 1697. — Õpetatud Eesti Seltsi Aastaraamat 1932. Tartu, 1935, lk. 207—244.

[13] O. Liiv. Iseloomustusi Tallinna-Soome vahelisele kaubandusele, peamiselt XVII saj. lõpul ja Eesti koloniidest Soomes. — Ajalooline Ajakiri, 1929, Nr. 1, lk. 1—15; Nr. 2, lk. 61—75; A. Soom. Zur Geschichte des Handels zwischen Reval und Finnland im 17. Jahrhundert. — Annales Societatis litterarum Estonicae in Svecia, IV (1960—1964). Stockholm, 1966, S. 123—133.

Таллина могут служить городские таможенные книги. В Центральном государственном историческом архиве Эстонской ССР в Тарту (ЦГИА ЭССР) сохранилось 12 книг о взимании в Таллине так наз. фунтовой пошлины (Pfundzoll) за период 1609—1639 гг. Из них Э. Блумфельдтом использовались таможенные книги за 20 лет, до конца 20-х годов[14], но вне поля его зрения остались книги за 1632, 1638 и 1639 гг.[15] В последующие годы вместо фунтовой пошлины взимался так наз. порторий, доходы от которого зафиксированы в таможенных книгах, хранящихся в Таллинском городском государственном архиве (ТГГА). Большинство из них в период гитлеровской оккупации было вывезено захватчиками и теперь находится в Западной Германии, но все же в Таллине сохранились таможенные книги за 1682 г.[16], 1686 г.[17], 1695 г.[18], 1700 г.[19] (данные о привозе за 1682, 1686 и 1700 гг. неполны) и частично за 1697 г.[20] (только данные о выходивших из Таллина шведских судах) и 1698 г.[21] (только о выходивших иностранных и прибывавших шведских судах). Кроме того, нами использованы и другие документальные материалы из фондов генерал-губернаторств Эстляндии и Лифляндии, в частности о таможенных доходах от портория и лицензии.

Таблица 1

Число выходивших из Таллинского порта и прибывавших в него судов (1609—1704 гг.)

Годы	Число иностранных судов	Число шведских, финских и местных кораблей, шкутов и лодок	Итого
1609[22]	126	8	134
1620	108	—	108
1621	56	—	56
1622	104	—	104
1623 (I пол.)	98	2	100
1623/24	148	4	152

[14] ЦГИА ЭССР, ф. 1, оп. 2, дела 764—771.
[15] Там же, дела 772—774.
[16] ТГГА, ф. 230, оп. 1, дела Ag 67—69.
[17] Там же, дела Ag 80—82.
[18] Там же, дела Ag 99—101.
[19] Там же, дела Ag 116, 117.
[20] Там же, дело Ag 105.
[21] Там же, дела Ag 108, 109.
[22] Сведения за 1609—1629 гг. — по данным Э. Блумфельдта (E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 10—11).

Продолжение таблицы 1

Годы	Число иностранных судов	Число шведских, финских и местных кораблей, шкутов и лодок	Итого
1626/27	92	—	92
1627/28	80	—	80
1628/29	109	—	109
1638	112	126	238
1639[23]	83	121	204
1644[24]	100	211	311
1649[25]	100	129	229
1651[26]	159	155	314
1653[27]	112	144	256
1657[28]	65	78	143
1658[29]	79	105	184
1661[30]	146	146	296
1682 (только выходивших)	114	270	384+?
1686 (только выходивших)	34	164	198+?
1692[31]	152	142	294
1695	113	210	323
1703[32]	61	150	211
1704[33]	72	217	289

*

Первым показателем объема и интенсивности торгового обмена служит число прибывающих и отходящих кораблей, шкутов и лодок. Соответствующие данные по Таллину за рассматриваемый период приведены в таблице 1. По этой таблице видно, что первой кульминацией в судоходстве в XVII в. были 40-е и начало 50-х годов, но и в начале века в Таллинский порт прибывало значительное количество иностранных судов. Причиной упадка в 1657 и 1658 гг. были войны, особенно русско-шведская война

[23] ЦГИА ЭССР, ф. 278, оп. 1, д. XXII-140, лл. 24 об. — 26.
[24] Там же, д. XXII-142, лл. 19 об. — 23.
[25] Там же, д. XXII-143, лл. 29 об. — 31.
[26] Там же, д. XXII-144, лл. 44 об. — 51.
[27] Там же, д. XXII-145, лл. 32 об. — 37 об.
[28] Там же, д. XXII-147, лл. 15—18.
[29] Там же, д. XXII-148, лл. 23—26 об.
[30] Там же, д. XXII-149, лл. 22 об. — 28.
[31] Помимо таможенных книг (в ТГГА) см. также ЦГИА ЭССР, ф. 277, оп. 1, д. XXII-155, лл. 393—406. — Число судов, прибывших из Шведского государства, — 55, вышедших из Таллина в его порты — 88 (всего — 143).
[32] ЦГИА ЭССР, ф. 277, оп. 1, д. XXII-157, л. 348.
[33] Там же, д. XXII-160, лл. 568, 572.

1656—1658 (1661) гг. Вторым периодом кульминации в судоходстве Таллина были 80-е — начало 90-х годов; наибольшее число иностранных судов вышло из Таллина (а следовательно, и прибыло) в 1682 г., в начале же 90-х годов их число примерно равнялось уровню начала 50-х годов. Об увеличении судоходства в Таллине в 80-х и начале 90-х годов свидетельствуют и данные о числе судов, отправлявшихся из Эстляндии и Лифляндии через Зундский пролив (Эресунн) в Западную Европу[34]. Начало Северной войны привело к резкому сокращению числа рейсов иностранных судов в Таллин.

Еще более наглядно тенденция развития и конъюнктурные колебания таллинской торговли видны по данным о таможенных доходах. В качестве показателя динамики торговли использованы данные о поступлении портория (до 1639 г. вместо него взималась фунтовая пошлина — Pfundzoll) и от лицензии (Licent). Данные о поступлении доходов от этих пошлин представлены в таблице 2[35]. При составлении этой таблицы в основу вычисления индексов взяты данные 1649 г., так как лишь начиная с 1648 г. пошлины стали относительно стабильными[36], данные же за первую половину века более условны, однако и они выражают общую тенденцию развития и конъюнктурные колебания.

Цифры, приведенные в таблице 2, доказывают, что в течение XVII в. объем торговли Таллина значительно расширился, хотя наряду с периодами подъема ее имели место и периоды значительного упадка. Наивысший уровень в товарообороте был достигнут в начале 90-х годов. Периодами подъема были также вторая половина 20-х и начало 50-х годов.

---

[34] N. Ellinger Bang, K. Korst. Tabeller over skibsfart og varetransport gennem Øresund 1661—1783 og gennem Storebaelt 1701—1748, I. del: Tabeller over skibsfarten. København, 1930, s. 2—45. — Новейшая литература о достоверности этих данных: S.-E. Åström. From cloth to iron. The Anglo-Baltic trade in the late seventeenth century, part II. The customs accounts as sources for the study of the trade. — Societas scientiarum Fennica, Commentationes humanorum litterarum, XXXVII, 3. Helsingfors, 1965; M. Nilsson. Öresundstullsräkenskaperna som källa för fraktfarten genom Öresund under perioden 1690—1709. Göteborg, 1962.

[35] Цифры за 1609—1629 гг. вычислены на основе данных Э. Блумфельдта (E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 58). По другим годам использованы в основном счета Лифляндского генерал-губернаторства (ЦГИА ЭССР, ф. 278, оп. 1, дела XXII-139, XXII-140, XXII-142—145, XXII-147—149, XXII-155, XXII-157, XXII-160). Данные о поступлении лицензии учитываются в узком смысле, т. е. без более мелких видов пошлин, которые взимались Лицентной палатой (Licent cammare), но включают лицензию с табака. По данным главных книг Эстляндской губернии, доходы государства от лицензии в более широком смысле были несколько бóльшими.

[36] A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels, S. 144—147.

Таблица 2

Динамика торговли Таллина по доходам от таможенных пошлин (1609—1704 гг.)

Годы	Порторий		Лицензия	
	в рикста-лерах	индексы (1649 = 100)	в рикста-лерах	индексы (1649 = 100)
1609	2 297	24,3	—	—
1620	2 493	26,1	—	—
1621	2 728	28,8	—	—
1622	3 783	40,0	—	—
1623 (I пол.)	3 115	32,9	—	—
1623/24	9 916	104,8	—	—
1626/27	10 199	115,8	—	—
1627/28	8 456	89,4	—	—
1628/29	10 199	107,8	—	—
1632	4 959	52,4	—	—
1637	3 669	38,8	—	—
1638	7 123	75,3	13 490	97,8
1639	6 527	67,9	11 244	81,5
1644	8 542	90,3	15 362	111,4
1649	9 461	100,0	13 788	100,0
1651	12 267	129,7	21 525	156,1
1653	10 825	114,4	14 691	106,5
1657	7 248	76,6	12 260	86,9
1658	8 079	85,4	11 322	82,1
1661	10 892	115,1	16 970	123,1
1686	13 648	144,3	17 262	125,2
1689	16 232	171,6	20 104	163,5
1690	17 558	185,6	22 621	167,2
1692	18 104	191,4	24 741	179,4
1703	6 936	73,3	9 911	71,9
1704	8 780	92,8	11 469	83,9

Какие русские товары и в каком количестве **вывозились** через Таллин? Следует учитывать, что основной статьей таллинского вывоза было *зерно*, которое по своей стоимости составляло в 1620—1624 гг. — 63,8%, в 1626—1629 гг. — 53,3%, в 1640 г. — 86,4%[37], в 1654 г. — 38,0%[38], в 1670 г. — 62,2%[39], в 1671 г. — 66,5%[40] от всего таллинского вывоза. Однако зерно это было не

[37] A. Attman. Den ryska marknaden..., s. 33. — По данным А. Соома — 85,5% (A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 284).
[38] A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 284.
[39] A. Attman. Den ryska marknaden..., s. 33.
[40] A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 284.

русского, а почти без исключения местного происхождения[41]. Зато другие вывозимые товары — в большинстве русского происхождения.

Важными статьями таллинского вывоза в XVII в. были *лен* и *пенька*. В XVI в. их экспорт из Таллина был еще незначительным. Так, в 1567 г. из Таллина было вывезено лишь 75 шиффунтов льна и пеньки, из Нарвы же — 15 248 шиффунтов и из Риги — 4249,5 шуффунта[42]. Но уже к 20-м годам XVII в. экспорт льна и пеньки из Таллина значительно увеличился, а особенно он возрос во второй половине 20-х годов. Общий объем вывоза льна и пеньки из Таллина в XVII в. показан в таблице 3[43], из которой явствует, что во второй половине 20-х годов уровень их экспорта

Таблица 3

Вывоз льна и пеньки из Таллина в XVII в. (в шиффунтах, или берковцах)

Годы	Лен	Пенька	Итого
1609	444	95 1/2	539 1/2
1620	374 2/5	83	457 2/5
1621	268 1/5	108 3/4	377
1622	509 2/5	153 1/2	662,9
1623 (I пол.)	645	26	671
1623/24	4300 3/4	427 1/4	4728
1626/27	5064	114 1/2	5178 1/2
1627/28	3018 1/2	133	3151 1/2
1628/29	2671	2195	4866
1632	1197 1/2	192	1389
1638	903 1/2	146 1/2+ + 215 связок	1050+ +215 связок
1639	1340 1/2+ +7664 связки	58 1/2+ +65 связок	1398+ +7729 связок
1682	1840	255 1/2	2095 1/2
1686	2082 1/2	693	2775 1/2
1695	891 1/2	439	1330 1/2
1700	1202 1/2	202	1404 1/2

[41] См. более подробно H. Piirimäe. Vene-Rootsi viljakaubandusest XVII saj. — Eesti NSV Teaduste Akadeemia Toimetised, Ühiskonnateaduste seeria, 1966, Nr. 1, lk. 44—55.

[42] A. Attman. Den ryska marknaden ..., s. 50.

[43] Таблица составлена на основе подсчетов данных из таможенных книг. Цифры за 1609—1629 гг., приводимые Э. Блумфельдтом (E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid ..., lk. 53), в ряде случаев несколько отличаются от этих данных.

был наивысшим[44]. В 80-х годах, когда вывоз льна и пеньки значительно превысил уровень 30-х годов, он далеко еще отставал от показателей второй половины 20-х годов.

С точки зрения нашей темы важно определить, какая доля этих товаров была русского происхождения. В связи с характером источников многими исследователями данные о вывозе русских и прибалтийских товаров представлены суммарно. Однако кажется, что на основе данных некоторых таллинских таможенных книг долю русского экспорта все-таки можно выделить.

Вывозившаяся из Таллина пенька полностью или почти полностью была русского происхождения. По данным А. Соома, в Прибалтике выращивали мало конопли, причем в Северной Эстляндии она не встречалась почти совсем[45]. В таллинской таможенной книге 1632 г. обычно отмечалась просто «пенька», без указания ее происхождения, но в некоторых случаях упоминается и русская пенька. В 1638 и 1639 гг., наоборот, в большинстве случаев указано на русское происхождение пеньки. Дает ли это основание утверждать, что русская пенька противопоставляется местной? Едва ли: видимо, дело здесь лишь в непоследовательности писарей таможни. Косвенно это вытекает и из данных о вывозе льна.

Экспортировавшийся лен в таллинских таможенных книгах делится на местный «вигалаский» (Fickeler), т. е. из известного эстонского района льноводства — Вигала, «русский» и просто «лен» (табл. 4). Из таблицы 4 видно, что в 20-х годах вигалаский и русский лен был представлен в таллинском вывозе почти в одинаковой степени, но в то же время в другие годы очень значительная (иногда даже подавляющая) часть вывозимого льна обозначалась как русский лен. Так, в 1632 г. он составлял (по весу) 87,2%, в 1638 г. — 76,4% и в 1639 г. — даже 92,9%[46]; по стоимости удельный вес русского льна был еще больше, так как этот лен оценивался дороже. Разница в цене и дает, на наш взгляд, ключ к решению вопроса о происхождении льна, записанного в таможенных книгах просто как «лен». Дело в том, что

---

[44] 1629 г. был одним из кульминационных пунктов в вывозе льна и пеньки из всего балтийского бассейна в период 1590—1640 гг. Уровень этого года в масштабе всей Балтики был превышен в 1638 г. (индексы: 1590—1599 гг.= =100, 1629 г.=315,0, 1638 г.=333,0) (M. Hroch. Obchod mezi východni a západni Europou v obdobi počátki kapitalismu. — Československý časopis historický, 1963, Nr. 4, str. 506).

[45] A. Soom. Der Herrenhof in Estland im 17. Jahrhundert. Lund, 1954, S. 70.

[46] В таможенных книгах конца 20-х годов, а также 80-х годов лен различался лишь по сортам, а не по происхождению. В 80—90-х годах XVII в. вигалаский лен упоминается как особый сорт льна наряду с чистым льном, так наз. «Dreiband» и другими сортами.

Таблица 4

Происхождение льна, вывозившегося из Таллина

Годы	Вигалаский лен		«Русский» лен		«Лен» просто	
	шиффунтов	рикста-леров	шиффунтов	рикталеров	шиффун-тов	рикста-леров
1609	239	3540	29	472	177	3 150
1620	26½	477	33½	650	314⅖	6 288
1621	75¾	1363,5	73¾	1 475	118	2 399
1622	192	3456	—	—	306½	6 010
1623 (I пол.)	240	4320	58	1 160	312½	6 250
1623/24	249½	3203	294	4 410	3760½	58 040
1632	1½	19,5	1049½	15 773	147½	2 212,5
1638	213¼	2769	690½+ +931 св.	10 365+?	1	13
1639	96½	1228	1340½+ +6982 св.	18 161,5+ +?	6+ +293 св.	78+?

цена его точно совпадает с ценой русского льна (среди нескольких сот записей встречаются лишь два случая несовпадения). Итак, можно с весьма большой вероятностью сказать, что как лен, так и, соответственно, пенька, происхождение которых не указано, — русские. В таком случае русский лен составлял в 1609 г. — 46,3%, в 1620 г. — 92,9%, в 1621 г. — 74,7%, в 1622 г. — 61,5%, в 1623 г. (первое полугодие) — 60,7%, в 1623/24 г. — 94,3% всего вывезенного из Таллина льна и т. д. Резкое увеличение вывоза льна из Таллина во второй половине 20-х годов XVII в. произошло именно за счет русского привозного льна.

Среди получателей льна, отправлявшегося из Таллина, главную роль играли Любек и Голландия, оба претендовавшие на первое место. Пенька в 30-х годах в подавляющем большинстве направлялась в Швецию. В 80—90-х годах среди импортеров пеньки на первый план выдвинулись Голландия и Любек, в конце века значительно увеличился и удельный вес Англии. Это вполне закономерно, так как именно в Любеке[47], Голландии и Англии, с их развитым кораблестроением и судоходством, существовал

[47] В продолжение XVII в. роль Любека как импортера льна значительно уменьшилась. Если в 1638 г. в Любек было ввезено льна на 87 581 любек. марку, то в 1690 г. — лишь на 27 675 любек. марок. Однако доля Таллина за эти годы резко увеличилась — с 802,5 марки до 20 400 марок (E. Harder. Seehandel zwischen Lübeck und Russland im 17./18. Jahrhundert nach Zollbüchern der Novgorodfahrer. — Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 41—42, 1961—1962, S. 84).

Таблица 5

Вывоз тканей из Таллина в XVII в.

Виды тканей	Место назначения	1638 г.		1639 г.		1682 г. (локтей)	1686 г. (локтей)	1695 г. (локтей)	1700 г. (локтей)
		локтей	рикстале-ров	локтей	рикстале-ров				
Полотно (Flachsen Linnen)	Швеция	1 тюк	?	1084	?	30 381½	19 168	5785	14 644
	Любек	—	—	—	—	—	—	300	—
Русское полотно	Швеция	400	20	200	12½	—	1 733*	—	—
	Любек	—	—	—	—	900	—	—	—
	Англия	—	—	—	—	—	2 000	—	—
Полотно из пакли (Heeden Linnen)	Швеция	?	12	4013	?	1 956	1 080	490	6 330
Русское полотно из пакли	Швеция	—	—	—	—	—	—	—	—
	Англия	—	—	—	—	1 600	—	—	40 667*
«Ватмал»	Швеция	—	—	—	—	2 057	352	—	162
«Русский ватмал»	Швеция	100+?	60	50+ +11 шт.	7+?	—	150	—	—
Тик (Drell)	Швеция	—	—	—	—	476	—	—	120
Парусина	Швеция	—	—	—	—	723	—	—	—
Дерюга	Швеция	—	—	—	—	55	—	—	—
Ткань для наволочек	Швеция	—	—	—	—	90	—	—	—
Итого		500+ +1 тюк	92	5347+ +11 шт.	?	37 238½	24 483	6575	61 973

*Аршины переведены в локти исходя из следующего расчета: 1 аршин = 1⅓ локтя (точнее, 1 аршин = 71,12 см), 1 локоть = 53,75 см.

значительный спрос на лен и пеньку для изготовления парусов и корабельных снастей.

В конце XVII в. наряду с вывозом льна увеличивался и вывоз *полотна* из Таллина. Из таблицы 5, в которой представлены данные о вывозе тканей из Таллина в Швецию и Западную Европу[48], явствует, что еще в 30-х годах вывоз полотна (льняного и из пакли) был незначительным, но в 80-х годах его уже вывозили в немалом количестве. В основном полотно вывозилось в Стокгольм. Среди полотна, экспортированного в других направлениях, особенно выделяется партия в 30 500 аршин (40 667 локтей) полотна из пакли, отправленная в Англию в 1700 г. Это была, кстати, наибольшая партия русского полотна в таллинском экспорте в XVII в. В другие годы явно преобладало полотно местного происхождения.

Типичным русским товаром является *юфть*, данные о вывозе которой из Таллина представлены в таблице 6[49]. Из этой таблицы видно, что в начале XVII в. вывоз юфти был незначительным и что он быстро увеличился во второй половине 20-х годов (особенно в 1627/28 г.), но уже в 30-х годах уменьшился. В 80-х годах юфть вывозилась уже почти в том же количестве, что и в 1627/28 г., и лишь в 90-х годах этот рекордный уровень был превышен. Подавляющее большинство юфти вывозилось из Таллина в Любек.

Таблица 6

Вывоз юфти из Таллина в XVII в.

Годы	Штук	В риксталерах
1609	106	212
1623/24	22	44
1626/27	130	260
1627/28	2644	5288
1628/29	752	1504
1632	472	944
1638	455	917
1639	60	120
1682	1901	?
1686	2300	?
1695	3434	?

Довольно значительное место в таллинском вывозе занимали *кожи* и *шкуры*. Как и в случае со льном и пенькой, наибольшим их экспорт оказался во второй половине 20-х годов. В этот период кожи и шкуры составляли по стоимости 9,3% всего таллинского экспорта, а в 1640 г. — лишь 1,9%[50]. В абсолютных цифрах вывоз этого товара был наибольшим в 1609 г. (на 21 987

[48] В таблице опущены данные о вывозе западноевропейских тканей через Таллин в Финляндию, Нарву и Ниеншанц. Объем этого вывоза был незначительным.

[49] Данные за 1609—1629 гг. представлены по Э. Блумфельдту (E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 57), данные по другим годам подсчитаны на основе таможенных книг.

[50] A. Attman. Den ryska marknaden..., s. 33.

Таблица 7

Вывоз кож и шкур из Таллина в XVII в.

Вид кож или шкур	Место назначения	1632 г.		1638 г.		1639 г.		1682 г. (штук)	1686 г. (штук)	1695 г. (штук)	1700 г. (штук)
		штук	риксталеров	штук	риксталеров	штук	риксталеров				
«Русская кожа»	Любек и др. города Северной Германии	5810	5239	800	218	410	209	—	—	—	170
	Амстердам	2690	2607	—	—	30	?	—	—	—	—
	Швеция	50	45	—	—	35	42	—	—	—	—
Итого «русской кожи»		8550	7891	800	218	475	251+?	—	—	—	170
Кожи и шкуры крупн. рогатого скота	Любек и др. города Северной Германии	367	?	10	?	4	?	1215	1529	3070	2480
	Амстердам	—	—	—	—	—	—	210	750	—	—
	Швеция	—	—	—	—	—	—	28	30	—	—
Итого кож и шкур крупн. рог. скота		367	?	10	?	4	?	1453	2309	3070	2480
Козьи кожи	Любек и др. города Северной Германии	1660	924½	365	251	330	165	4480	1437	5565	100
	Амстердам	90	55	360	180	170	85	15	560	—	—
	Щвеция	—	—	—	—	—	—	45	150	—	4
Итого козьих кож		1750	979½	725	431	500	250	4540	2147	5565	104
Другие кожи	Любек и др. города Северной Германии	404	?	182	?	35	?	4	64	103	—
	Амстердам	1083	?	—	—	—	—	—	—	—	—
	Щвеция	—	—	—	—	40	56	194	314	—	—
	Финляндия	—	—	—	—	—	—	32	10	—	—
Итого других кож		1487	?	182	?	75	56+?	230	388	103	—

рикталеров) и в 1628/29 г. (24 083½ рикталера). Уже в 30-х годах таллинский экспорт шкур и кож стал проявлять признаки постепенного упадка.

В таблице 7 на первом месте стоит вид кож, который встречается в таможенных книгах 30-х годов под названием «русская кожа». Как показывает сравнение с данными 80—90-х годов, это были кожи крупного рогатого скота, которые вывозились из России через Таллин. С другой стороны, если в 30-х годах кожи крупного рогатого скота в большинстве своем — русского происхождения, то можно предполагать, что и в 80—90-х годах этот товар прибывал в Таллин в основном из России.

Другим видом кож и шкур являются козьи (Bockfell, Bockleder, Ziegenfell). В 30-х годах среди них выделяли русские, финские и местные лифляндские. Русское происхождение отмечено в 1632 г. у 1115 шкур (на 547½ рикталеров), в 1638 г. — у 310 шкур (на 155 рикталеров) и в 1639 г. — у 315 шкур (на 157½ рикталеров). Среди других видов кож в основном были некоторые виды обработанной кожи, как сафьян, замша и проч.

Бóльшая часть вывозимых из Таллина кож и шкур отправлялась в Любек (доля других северогерманских городов была ничтожной). Меньшая часть этого товара экспортировалась в Голландию и Швецию.

Русским товаром на западноевропейском рынке обычно считались *меха*, хотя некоторые виды их добывались и в других странах, в том числе в Прибалтике. В таллинском вывозе меха занимали незначительное место. В первой половине 20-х годов они составили 1,3%, во второй половине — лишь 0,2% и в 1670 г. — 2,3% всего вывоза города[51]. Вывоз мехов из Таллина в 30—90-х годах XVII в. отражен в таблице 8, из которой видно, что за представленные в ней годы наибольшим вывоз мехов был в 1686 г. Больше всего вывозилось белки. Встречаются и более дорогие русские меха, как соболь, норка, куница и др.

Экспортным товаром в основном русского происхождения было *сало*. Например, в 1638 г. из Таллина было вывезено 113 шиффунтов сала, из которых 104 шиффунта обозначены как русское сало.

Традиционным русским товаром в таллинском вывозе были *рукавицы* и *перчатки*. При этом различались еще новгородские и псковские рукавицы, причем 100 пар псковских рукавиц оценивались в 18 рикталеров, а новгородских — в 14 рикталеров. В 1609, 1620 и 1622 гг. рукавицы и перчатки в таллинском вывозе отсутствовали. Больше всего их было вывезено в 1624 г. —

[51] A. Attman. Den ryska marknaden . . . , s. 33.

Таблица 8

Вывоз мехов из Таллина в XVII в. (в штуках)

Вид мехов	Место назначения	1632 г.	1638 г.	1639 г.	1682 г.	1686 г.	1605 г.	1700 г.
Соболь	Швеция	—	—	240	—	—	—	—
Норка	Любек	—	—	1600	—	3 320	—	—
Куница	Любек	—	—	—	—	1 280	129	—
Белка	Любек	5000	—	—	2 400	2 600	1614	6600
	Амстердам	160	—	—	12 000	—	—	—
Горностай	Любек	—	—	—	—	7 680	—	—
Дикая кошка	Любек	—	—	400	—	1 200	3400	520
Рысь	Любек	—	—	—	—	800	—	—
Другие меха	Любек	7	—	—	—	—	27	—
	Стокгольм	—	—	—	20	460	—	—
	Амстердам	—	—	—	—	90	—	—
Всего		5167	—	2240	14 420	17 430	5170	7120

лишь за первое полугодие 3790 пар[52], из них 100 пар псковских было отправлено в Любек, 800 пар псковских и 2890 пар новгородских — в Стокгольм.

Среди других русских товаров в таллинском вывозе в XVII в. встречаются *рогожи, мыло, воск, хмель, лук, чеснок* и проч.

Каким был удельный вес и соотношение различных русских товаров в таллинском вывозе? Согласно традиционному взгляду относительно состава русского вывоза, на первый план выдвигалось сельскохозяйственное сырье. В последнее время в советской литературе обосновывается тезис о том, что в XVII в. русский вывоз, в частности в Швецию, в значительной мере состоял из продукции ремесленного производства и лишь в меньшей степени — из продукции сельского хозяйства и лесных промыслов[53]. Утверждается даже, что продукция ремесленного производства составляла 50—75% номенклатуры вывозимых товаров[54]. Что говорят по этому поводу материалы таллинских таможенных книг?

Самые подробные данные о составе русского привоза в Таллин имеются за 1609 г. (табл. 9)[55]. Из таблицы 9 видно, что первое место в этом году занимали шкуры, сало и меха. Удельный вес ре-

[52] По подсчетам Э. Блумфельдта — 1505 пар.

[53] И. П. Шаскольский. Столбовский мир 1617 г. и торговые отношения России со Шведским государством в первой половине XVII в. Автореферат докт. дисс. Л., 1965, стр. 23—24.

[54] Э. Д. Рухманова. Русско-шведская торговля на Балтике в середине XVII века, стр. 65.

[55] Таблица составлена и проценты вычислены на основе таблиц Э. Блумфельдта (E. Blumfeldt. Statistilisi lisandeid..., lk. 60—81).

месленной продукции, если к ней отнести и юфть (на самом деле юфть можно считать ремесленной продукцией лишь частично и в то же время она сама является сырьем для обувного промысла), оказывается весьма незначительным. В продолжение XVII в. вывоз русской юфти и тканей увеличивался, но все же не в таком объеме, как утверждают названные выше авторы. Самую важную роль все это время играли русский лен и пенька. К сожалению, таллинские таможенные книги за другие годы не дают возможности точно определить объем русского привоза. Однако

Таблица 9

Состав русского привоза в Таллин в 1609 г.

Товары	В единицах веса и счета	В рикталерах	Удельный вес в общем русском привозе (%)
Лен и пенька (шифф.)	260	3 228	4,4
Меха	—	15 579	21,1
Шкуры (штук)	45 458	35 077	47,5
Юфть (штук)	1 190	411	0,6
Сало (шифф.)	843,2	16 663	22,6
Ткани (штук)	6 810	1 576	2,1
Мыло (брусков)	130	330	0,4
Другие товары	—	930	1,3
	Итого	73 794	100,0

приблизительные подсчеты как в отношении таллинского, так и в отношении нарвского экспорта позволяют сказать, что основной частью русского вывоза и в XVII в. оставалась продукция сельского хозяйства, особенно продукты животноводства и частично — лесных промыслов (меха). В то же время надо иметь в виду разницу в составе русского вывоза через Прибалтику в Швецию и другие страны. В экспорте в Швецию русская ремесленная продукция (особенно ткани) действительно играла значительную роль, однако в общем составе русского вывоза, который определялся вывозом не в Швецию, а в Любек, Амстердам, Англию и другие западноевропейские страны и города, неоспоримо доминировала продукция сельского хозяйства[56]. В доказа-

[56] И. П. Шаскольский определяет состав торговли в первую очередь по ассортименту, а не по количественным данным (И. П. Шаскольский. Об основных особенностях русско-шведской торговли XVII в., стр. 17).

тельство этого приведем данные о ввозе русских товаров в Любек (табл. 10)[57].

Таблица 10

Состав ввоза русских товаров в Любек в XVII в. (в %)

Вид товара	1638 г.		1690 г.	
	Общий ввоз	Из Таллина	Общий ввоз	Из Таллина
Лен и пенька	36	17	10,5	13,2
Зерно[58]	37	50	23,0	34,6
Сало	18	4	7,0	5,5
Масло	—	—	6,5	0,8
Меха, кожи, шкуры	7	24	4,0	4,6
Юфть	—	—	36,0	18,3
Шелк	—	—	8,0	10,5
Другие товары	2	5	5,0	2,5
Итого	100		100,0	

Какие товары **ввозились** в Россию через Таллин?

Важнейшим товаром в таллинском ввозе с Запада была соль, которая играла очень важную роль и в русской транзитной торговле через Таллин. По данным 1683 г. (первое полугодие), соль составляла 21% стоимости всех ввезенных в Таллин товаров. Э. Хардер отмечает, что в 1638 г. на долю соли пришлось примерно 30%, в 1690 г. — примерно 20% русского импорта из Любека[59].

Данные о ввозе соли в Таллин в XVII в. представлены в таблице 11[60]. Из этих данных явствует, что первым кульминацион-

[57] Таблица составлена на основе данных, которые приводит в своих таблицах Э. Хардер (E. H a r d e r. Seehandel zwischen Lübeck und Russland..., S. 108—109). Процентный состав ввоза товаров из Таллина в Любек вычислен автором настоящей статьи.

[58] Состав русского экспорта определен Э. Хардер явно по видам товаров — в связи с тем, что количественные данные по отдельным товарам отражают не чисто русский экспорт, а общий ввоз из русско-прибалтийского района. Большинство товаров этого района характерно и для русского рынка. Исключением является зерно, которое в Таллине было местным продуктом (см. A. S o o m. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 13—14).

[59] E. H a r d e r. Seehandel zwischen Lübeck und Russland..., S. 95.

[60] Данные за 1609—1629 гг. приводятся по Э. Блумфельдту (сгруппированы и частично проверены), данные за 1672, 1685, 1696 гг. — по О. Лийву (Eesti majandusajalugu, I. Tartu, 1937, lk. 248). Прочие данные рассчитаны на основе таможенных книг или же получены из других документальных материалов. По А. Сому, ежегодный ввоз соли в Таллин в XVII в. равнялся 1000—1500 ластам и лишь редко превышал эту цифру (A. S o o m. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 323).

ным периодом в ввозе соли были опять-таки 20-е годы. В 30-х годах ввоз соли сократился, а потом начался более или менее постоянный его рост вплоть до самой высшей точки в начале 90-х годов. Падение ввоза в 1696 г., несомненно, было связано с ужасным голодом, который парализовал экономическую жизнь; в 1697 г. экономика Таллина переживала сильный упадок[61].

Преобладающая часть соли, привезенной в Таллин, в таможенных книгах обозначена как испанская соль, но на самом деле она добывалась в Португалии (в 1580—1640 гг. являвшейся владением короля Испании), где важнейшим центром ее вывоза был город Сетубал. В меньшей мере ввозили французскую соль и в совсем ничтожном количестве — люнебургскую.

Относительно вывоза соли из Таллина в Россию мы располагаем количественными данными лишь за немногие годы. В 1609 г. из доставленных в Таллин 987 ластов соли в Россию было вывезено 520 ластов на 10 380 рикталеров[62]. В начале 20-х годов ввоз соли в Россию сократился, но в дальнейшем, по всей вероятности, опять увеличился.

Таблица 11

Ввоз соли в Таллин в XVII в.

Годы	Ластов
1609	987
1620	1250
1621	559
1622	1003
1623 (I пол.)	1626
1626/27	1566½
1628/29	1379
1632	599
1638	825
1639	960
1672	1282
1683 (I пол.)	827
1685	997
1692	1327
1695	2341
1696	722
1703	1026
1704	938

Важными предметами русского ввоза были обычно металлы и металлические изделия, особенно железо, а также медь, свинец и др. Однако в русском транзите через Таллин в начале XVII в. они отсутствовали[63], а потом встречаются в сравнительно небольшом количестве. Зато довольно значительное место занимали различные западноевропейские ткани и мануфактурные изделия, а также колониальные товары (особенно пряности). По данным Э. Блумфельдта, различные мануфактурные товары, так наз. Kramgut и колониальные товары составляли в 1609—1629 гг. более 60% всего таллинского ввоза[64]. Большая часть их направлялась дальше в Россию. Частично через Таллин туда ввозили также алкогольные напитки, писчую бумагу и другие западноевропейские товары.

[61] O. L i i v. Der wirtschaftliche Niedergang Tallinns im Jahre 1697, S. 205—244.
[62] E. B l u m f e l d t. Statistilisi lisandeid . . ., lk. 62.
[63] Там же, lk. 63.
[64] Там же, lk. 17.

При изучении русской транзитной торговли по отдельным товарам выясняется, что она достигла значительного уровня особенно в 20—30-х годах XVII в., в дальнейшем же динамика этой торговли не соответствовала общему росту товарооборота Таллина. Чем объясняется эта разница?

Дело в том, что русская транзитная торговля была объектом непрерывной борьбы между прибалтийскими портовыми городами. На этой почве соперничали друг с другом Рига, Таллин, Нарва и Пярну[65]. Самой мощной среди соперников была Рига, но основным конкурентом Таллина, с которым ему пришлось вести упорную борьбу, была все же Нарва. Дело в том, что с Ригой Таллин не мог конкурировать сколько-нибудь успешно, но, с другой стороны, и Рига не в состоянии была совершенно вытеснить города Эстляндии. В то же время Таллину и Нарве пришлось делить между собой одну и ту же «струю» русской транзитной торговли.

В начале XVII в., благодаря поддержке государственной власти, Таллин был основным портом русского транзита в Эстляндии. Но в 40-х годах Нарва добилась равноправия с Таллином в транзитной торговле, а в конце века стала все больше выдвигаться на первый план, Таллин же, как и Пярну в Лифляндии, специализировался на вывозе местного зерна. Рост общего объема торговли Таллина происходил в первую очередь за счет местного зерна. В связи с этим торговля Таллина не могла развиваться в таком же объеме, как нарвская торговля.

В заключение остановимся на вопросе о том, кто вел русскую транзитную торговлю, т. е. в руках каких купцов она находилась. Общеизвестно, что самую активную роль в этой торговле играли купцы прибалтийских городов, в том числе и таллинские. Они часто приезжали в Россию для закупки русских товаров, а иногда даже имели там своих постоянных представителей. В то же время активную роль в торговле между русскими городами и Таллином играли и русские купцы. О торговой деятельности русских купцов в Таллине свидетельствуют хотя бы уже «обидные дела» и «сказки» русских купцов в съезжих избах[66].

Таможенные книги рисуют картину весьма оживленной деятельности русских купцов в Таллине в 1609 г., несмотря на военную обстановку в России и экономические трудности. Но и в 20-х годах в Таллин ежегодно приезжало более 10, иногда и бо-

[65] A. Soom. Die Politik Schwedens bezüglich des russischen Transithandels, S. 28—42, 72—74; A. Soom. Der baltische Getreidehandel im 17. Jahrhundert, S. 88—92, 99—100.

[66] См. например, ЦГАДА, ф. 96, 1663 г., кн. 44, лл. 122, 307, 318 об. — 319 об., 321, 325 об.; 1666 г., кн. 75, лл. 93, 94, 103 об., 108; 1676 г., кн. 103, лл. 90, 176—177 об., 188 об., 191, 192 и др.

лее 20 русских купцов (иногда по нескольку раз в год). Хотя таллинское купечество и старалось конкурировать с русскими купцами, их торговая деятельность в Таллине не прекращалась.

Об активной деятельности русских купцов в Таллине убедительно свидетельствуют проезжие грамоты, которые выдавались русскими воеводами русским купцам для поездки в Таллин во время перемирия в 1658—1661 гг., т. е. в период между Валиесарским перемирием и Кардисским миром.

Из грамот, хранящихся в фонде Эстляндского губернского правления, выясняется, что русские купцы часто приезжали в Таллин с большими обозами. Например, в проезжей грамоте, выданной псковскому купцу М. П. Кременщику (Kremenschik) 29 января 1659 г. (переведенной 26 марта), отмечается, что у него на 25 санях были лук, чеснок, юфть, дубленая кожа, мыло, конский волос, лен, пенька, рогожи и проч.[67] Представители («люди») псковского купца Мелихова (Melchikowen) в феврале того же года отправились в Таллин с мылом и льном на 20 санях[68]. В марте того же года псковский житель Федор (Федька) Иванович Ивангородец приехал со льном и пенькой на 16 санях, с мылом на одних санях, луком на одних санях и имел, кроме того, двое саней с продовольствием и фуражом[69].

Приезжали в Таллин и русские купцы из более отдаленных местностей. Например, в марте 1659 г. прибыл ярославский купец Семен Кудеяров (Gudearov) с 87 брусками мыла на 4 санях[70]. Приезжали также купцы из Новгорода, Ивангорода и т. д. В таможенных книгах часто отмечалось прибытие товаров из Москвы или отправление их туда же.

Кроме купцов в этой торговле участвовали и другие слои населения. Так, в феврале 1659 г. в Таллин прибыли псковские стрельцы Никита (Nikitko) Карпов и Кузьма (Куземка) Прокофьев со льном и пенькой на 7 санях[71]. Очень частые торговые поездки в Таллин совершали жители и крестьяне Печорского монастыря. В конце ноября — начале декабря 1660 г. из Печор в Таллин поехал Тимофей Романов на 12 санях, нагруженных салом, свечами, мылом и рыбой[72]. В марте 1659 г. на 9 санях в Таллин прибыл житель Печорского монастыря Осип Семенович Ямленин со льном, пенькой, салом, кожей, луком и свечами; уже через месяц он же отправился в Таллин на 12 санях, нагружен-

[67] ЦГИА ЭССР, ф. 1, оп. 2, д. 750, л. 37.
[68] Там же, л. 39.
[69] Там же, л. 41.
[70] Там же, л. 40.
[71] Там же, л. 38.
[72] Там же, л. 9.

ных льном, пенькой, салом, шкурами и хмелем[73]. Примером крестьянской торговли может служить поездка крестьянина Печорского монастыря Терентия (Тегеßka) Терентьева в феврале 1660 г., когда он прибыл в Таллин на 4 санях с хмелем и рыбой; в том же феврале приехал и крестьянин из того же монастыря Кузьма Прокофьев на 3 санях с хмелем и мылом[74].

Летом и осенью русские приезжали в Таллин целыми обозами на подводах. Так, в сентябре 1659 г. прибыл псковский купец Юска Анисимов на 11 подводах[75], в июне того же года — ивангородец Андрей (Андрюша) Левонтьев на 10 подводах[76] и т. д.

Операции по торговле товарами русского экспорта и импорта между Таллином и крупными западноевропейскими торговыми центрами осуществлялись таллинскими и западноевропейскими купцами.

Наконец, коснемся также вопроса о том, с какими странами имела Россия в XVII в. торговые связи через Таллин. Самые тесные связи Таллин имел с Голландией (в основном с Амстердамом) и Любеком. Туда отправлялись и русские транзитные товары. Кроме того, Таллин имел прямые торговые сношения со Швецией и Финляндией, а также с Англией, Испанией, Португалией, Данией и др. Можно установить, что в конце XVII в. эти сношения стали более регулярными, хотя с Англией у Таллина связи не были так развиты, как у Нарвы. Из названных же стран (особенно через Любек и Амстердам) прибывали и ввозимые в Россию товары.

Статистические данные, приведенные в настоящей статье, должны явиться скромным вкладом в точное статистическое изучение русской транзитной торговли в Прибалтике. Статистический материал, даже и далеко еще не полный, показывает, что в XVII в. Таллин играл известную роль в русской транзитной торговле через Прибалтику, особенно в первые десятилетия этого века. Хотя роль Риги и Нарвы в этой торговле и была в XVII в. намного больше роли Таллина, Россия была жизненно заинтересована и в Таллинском порте, который также имел немалое значение как ворота для сношений со странами Западной Европы. С другой стороны, русская транзитная торговля в XVII в., в том числе и через Таллин, играла весьма значительную роль в развитии товарно-денежных отношений, накоплении капиталов и в общем экономическом развитии Прибалтики. В то же время она является составной частью в сложной проблематике европейской экономики своего времени.

[73] ЦГИА ЭССР, ф. 1, оп. 2, д. 750, лл. 36, 42.
[74] Там же, лл. 30, 32.
[75] Там же, д. 750а, л. 3.
[76] Там же, л. 46.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

В. В. Дорошенко (Рига)

ПРОТОКОЛЫ РИЖСКОГО ТОРГОВОГО СУДА КАК ИСТОЧНИК ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РИГИ С РУССКИМИ, БЕЛОРУССКИМИ И ЛИТОВСКИМИ ЗЕМЛЯМИ В XVII В.

В системе экономических связей русских и белорусских земель с Прибалтикой в XVII в. главное место принадлежало рижской торговле. Свою ведущую роль в ряду восточнобалтийских портов Рига приобрела уже в период Ливонской войны (1558—1583 гг.), когда она посылала на Запад примерно $^3/_4$ всего количества судов с грузами, отправлявшихся из этих портов. Эта роль Риги сохранилась и в первой трети XVII в. В период 1601—1630 гг. из Рижского порта шло через Эресунн (Зундский пролив) 70—90% льна и пеньки, 92—98% льняного и конопляного семени, 60—80% зерна, 40—80% золы и дегтя, которые отправлялись из Восточной Прибалтики в Западную Европу[1].

Развитие рижской торговли в последующий, так наз. «шведский», период подверглось исследованию в известных работах Г. А. Енша и Э. Дунсдорфа[2]. Используя данные шведских архивов, Дунсдорф изучил структуру рижского ввоза и вывоза (удельный вес тех или иных товаров) и его динамику на протяже-

---

[1] V. Dorošenko. Lauksaimniecības preču eksports no Rīgas 1562.—1630. g. (statistiski dati). — Latvijas agrārā vēsture (XVI—XIX gs.). Rīgā, 1966, 3.—32. lpp.

[2] G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte (Riga), Bd. 24, H. 2, 1930, S. 49—140; E. Dunsdorfs. Der Aussenhandel Rigas im 17. Jahrhundert. — In: Conventus primus historicorum Balticorum Rigae 1937. Rigae, 1938, p. 457—486.

нии 1638—1718 гг. Профиль рижского экспорта в XVII в. (с учетом массы и стоимости соответствующих товаров) определяли такие товары, как лен и пенька (около 60%), конопляное и льняное семя (14%) и только отчасти зерно (12%) и лес (8%). При этом значение льна и пеньки, а также семян этих культур и отчасти зерна в общем росло, значение же прочих статей рижского экспорта, особенно золы и поташа, со временем уменьшалось. Периоды наибольшего подъема рижского вывоза в Западную Европу в XVII в. — это, с одной стороны, 40-е годы, с другой же — 80-е и 90-е годы. В лучшие годы Рига отправляла на Запад по 60—65 тыс. берковцев чистой пеньки, 17—20 тыс. берковцев льна, 90—120 тыс. бочек конопляного семени, 50—70 тыс. бочек льняного семени, 7—12 тыс. ластов ржи и ячменя, до 2,8 тыс. берковцев поташа и до 1 тыс. ластов золы. Самый глубокий спад торговой активности Риги приходится на период длительных войн Русского государства с Речью Посполитой и Швецией (1653—1667 гг.): во второй половине 50-х, а также в 60-х годах XVII в. вывоз названных выше товаров, особенно же пеньки и семян, сократился во много раз. Затем, преодолев депрессию 70-х годов, торговля Риги вновь ожила и к концу XVII в. достигла самого высокого за это столетие уровня.

Откуда же поступала вся масса товаров, обеспечившая Риге место важнейшего порта, уступавшего в восточной части Балтики только Гданьску и отчасти Кенигсбергу? В общих чертах это представляется ясным. В упомянутой выше работе Г. А. Енша приводится карта рижского хинтерланда, охватывавшего главным образом бассейн Западной Двины (Даугавы) с ее притоками, а также верховья Днепра. Позже пределы «торговой сферы» Рижского порта несколько уточнил шведский историк А. Аттман[3], перемены же в политической обстановке в данном районе, как и влияние их на транзитные обороты Риги, подробно рассмотрены в диссертации В. В. Павулана[4].

Г. А. Енш уделил основное внимание сношениям Риги с «востоком», главным образом — в плане торговой политики. На богатом материале рижских архивов (преимущественно нормативного свойства — привилегии, договоры, правительственные распоряжения и постановления магистрата, официальная переписка) Г. А. Енш показал, что рижское купечество в XVI—XVII вв. отказывается от активной торговли. Рижане не совершали поездок

---

[3] A. A t t m a n. Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska politik. 1558—1595. Lund, 1944.

[4] В. В. П а в у л а н. Развитие внутренних и транзитных путей сообщения Латвии в XIII—XVII вв. Автореф. канд. дисс. Рига, 1965.

ни в Западную Европу, ни на Русь, но вынуждены были удовлетворяться ролью посредников в торговле «руссов» с голландцами и ганзейцами. Получая главную часть прибыли от эксплуатации отдаленного хинтерланда, крупные рижские купцы старались держать своих «клиентов» — мещан и шляхту великого княжества Литовского — в постоянной экономической зависимости, предоставляя им ссуды в счет товарных поставок. С другой стороны, не имея прямого контакта с западноевропейскими рынками, купечество Риги само оказывалось в зависимости от «гостей» с Запада, и в первую очередь от представителей голландского торгового капитала. Значение «русского» (точнее — белорусско-литовского) подвоза для экспортных операций Риги было поистине огромным. Как установил Э. Дунсдорф (правда, по данным лишь одного года), в 1699 г. Рига получила от «русских» купцов, т. е. из своего белорусского хинтерланда, около 75% вывезенной в этом году пеньки, 74% конопляного семени и 36% льняного семени; из Литвы в Ригу поступил 61% всего вывезенного льна, а из белорусско-литовских земель вместе — около 33% зерна.

Как с очевидностью вытекает из сказанного, торговлю Риги XVII в., и в частности «русские» ее связи, не назовешь слабоизученной. Более того, в общих своих очертаниях она известна нам даже лучше, чем, скажем, рижская торговля XVI или XVIII в. Но, как говорят, аппетит приходит во время еды: именно достижения в изучении торговли XVII в. ставят ряд новых проблем. Тезис о решающей роли белорусско-литовского хинтерланда для рижской торговли, иллюстрируемый столь ярко по данным 1699 г., нуждается в дальнейшей конкретизации. Не подлежит, разумеется, никакому сомнению, что поставки с юго-востока являлись главным источником экспорта Риги на всем протяжении не только XVII в., но и предшествующих столетий. Но какие именно области и города, какими товарами и в какой степени участвовали в обеспечении этого экспорта? Каковы были роль и характер товарных поставок, с одной стороны, из областей собственно Русского, т. е. Московского, государства (не оставлявшего, как известно, своих попыток пробиться к Балтийскому морю также в XVII в.), а с другой — из Белоруссии и Литвы (находившихся в составе Речи Посполитой до 1772 г.)? Кто такие были те «руссы», которые имели дела с рижанами как поставщики товаров и одновременно как их перманентные должники, откуда они приезжали, какова их национальная принадлежность и социальное положение (мещане, дворяне, а также факторы — слуги или посредники тех и других)? И какой характер носили сами торговые сделки — какими были объем и состав

индивидуальных товарных поставок, сезонность операций, порядок взаимных расчетов рижан со своими клиентами, роль кредита и особенно — условия обмена (цены на рижском рынке, ссудный процент, торговая прибыль)? Наконец, в числе недостаточно выясненных вопросов можно упомянуть и такие, как характер транспортных средств (грузоподъемность стругов, плотов, подвод и т. п.), применявшиеся в торговле с «руссами» меры объема и веса, денежная система и т. д.

Перечисленные здесь вопросы (их список, конечно, неполон) можно успешно решить лишь в результате освоения всей массы разнообразной документации о торговых сношениях Риги в XVII в., хранящейся в рижских архивных собраниях и все еще ждущей исследователя. Но некоторые из них можно решить путем привлечения такого массового, притом абсолютно нетронутого, источника, как протоколы Рижского торгового суда. Поскольку источник этот необычайно громоздок и его обработка требует весьма много времени, здесь приходится ограничиться его суммарной характеристикой. Речь идет главным образом о возможностях, которые протоколы Рижского торгового суда открывают для дальнейшего изучения экономических связей Риги с белорусско-литовскими и собственно русскими землями в XVII в.

Самый институт торгового суда существовал в Риге издавна, однако определенные сведения о его деятельности сохранились лишь начиная с середины XVI в.[5] Протоколы этого суда (Wette-Gericht, judicium commerciorum) сохранились от XVII в. (с перерывами) и от XVIII в. (полностью). К XVII в. относятся 67 фолиантов[6], которые хронологически распределяются так:

1613—1633 гг. — 2 книги (№ 1, 2),
1657—1667 гг. — 5 книг (№ 3—7),
1668—1680 гг. — 11 книг (№ 8—18),
1681—1690 гг. — 19 книг (№ 19—37),
1691—1695 гг. — 16 книг (№ 38—53),
1696—1700 гг. — 14 книг (№ 54—67).

[5] Это — отдельные упоминания о функциях «Wette-Herren» в договорах магистрата с рижской общиной от 1585, 1589 и более поздних лет (Центральный государственный исторический архив Латвийской ССР, ф. А-1, оп. 1, д. 48, стр. 29—63, 67—91). В известном труде А. фон Рихтера упоминается устав торгового суда 1550 г. и изложено содержание «реформированного устава» от 17 февраля 1591 г. (A. v. Richter. Geschichte der dem russischen Kaiserthum einverleibten deutschen Ostseeprovinzen bis zur Zeit ihrer Vereinigung mit demselben, Theil II, Bd. 2. Riga, 1858, S. 257—258).

[6] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-9, оп. 1, книги 1—67 (1613—1700 гг.) (книги «in folio», в пергаментных переплетах, в каждом томе по 550—600 страниц немецкого текста).

Наиболее досадным пробелом изучаемого источника является отсутствие материалов для начала XVII в., а также для 1634—1656 гг.; наличие в протоколах суда ссылок на «давние времена» (к примеру, на годы, предшествовавшие войне 1653—1667 гг.) восполняет этот пробел лишь отчасти. Около $^3/_4$ протоколов относится к последней четверти XVII в., которая освещается, таким образом, наиболее полно. С другой стороны, приблизительно $^2/_3$ судебных дел посвящено тяжбам рижских купцов из-за их местных клиентов; это — дела о так наз. «крестьянской торговле», в которых объектом споров были поставки крестьян из Видземе и Литвы. Этот огромный массив документов требует специального изучения[7]. Здесь характеризуется та $^1/_3$ часть нашего комплекса документов, которая непосредственно отражает торговые связи рижских купцов с более отдаленными территориями, входившими в состав Русского и Польско-Литовского государств; при этом Литва учитывается лишь в той мере, в какой речь идет о товарных поставках шляхты.

В интересующем нас массиве — несколько тысяч судебных тяжб по торговым делам, участниками которых предстают, помимо рижан, многие сотни их зарубежных контрагентов. Они обозначаются в протоколах чаще всего как «руссы» (die Reußen), — термин, определенный только в том смысле, что «русс» всегда прибывал в Ригу из северо-восточных районов Речи Посполитой. «Русс» мог быть белорусом, русским и даже поляком[8]. Судя по ряду признаков (имя, фамилия, место жительства, сословная принадлежность, язык и т. п.), под «руссами» подразумевалось чаще всего мещанство из Белоруссии, православное или униатское. Особо, как правило, выделялись еврейские торговцы или факторы (die Juden), а также поставщики из дворян, обозначаемые как «von Adel» или же просто «Herr», нередко с прибавлением должности или титула (воевода, земский писарь, стольник, мечник, скарбник и т. п.)[9]. Поставщики из Русского го-

[7] Об этом см. В. В. Дорошенко. Крестьяне на рижском рынке в первой трети XVII столетия. — Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы 1964 г. Кишинев, 1966, стр. 144—154.

[8] Так, Алексей Татарка, мещанин из Витебска, в судебных протоколах обозначался и как «русс», и как «поляк» (ср. *45*, 320 и *41*, 424). С другой стороны, в качестве «русса» мог выступать и явный поляк (например, *35*, 397—400) (здесь и далее ссылки на протоколы Рижского торгового суда делаются в сокращенной форме: первая — курсивная — цифра указывает порядковый номер книги, вторая — страницу).

[9] Писцы, которые вели протоколы суда, сменяли один другого и, естественно, фиксировали имена и названия каждый по-своему. Эти капризы в транскрипции отразились на написании даже известных магнатских фамилий (Proszek вместо Зброжек, Spelski вместо Бельский, Szadorinski вместо Чарторыский и т. д.), не говоря уже о таких обозначениях одного и того

сударства фигурируют на суде не как «руссы», а либо как вообще «московиты», либо как «псковичи», «смолянс» и т. п.[10]

В качестве тяжущихся сторон в суде могли выступать либо рижанин против рижанина (нередко в «ассистенции» своих клиентов — «руссов», связанных с ними долгами или контрактами), либо «русс» против рижанина (и наоборот), либо один из «руссов» против другого. Стороны (истец и ответчик) сперва излагали суть своих притязаний, подкрепляя их документами (контракты, счета, заемные «облигации», письма от магистратов «русских» городов и др.) или живыми свидетелями. В сложных казусах эта процедура затягивалась, дело откладывалось до поступления новых свидетельств или материалов расследования. Потом к нему возвращались вновь, пока не объявлялся приговор. Однако и «решенные» тяжбы нередко — по апелляции — возвращались обратно в суд на повторное рассмотрение. В таких случаях изложение всех стадий процесса, занимающее обычно одну-две страницы, требовало десятков страниц.

Предметы торговых споров были, можно сказать, бесчисленны, начиная от крупных денежных ссуд или товарных поставок на тысячи и даже десятки тысяч талеров (или злотых) и кончая конфликтами из-за пуда пеньки, семени, соли и т. п. Один из наиболее типичных сюжетов судебного разбирательства — это спор между двумя рижанами (или двумя купеческими «компаниями») из-за товаров приезжего «русса», получившего от кого-то из них (а часто и от нескольких рижских купцов) денежную ссуду, но поставившего товары другому. Каждая из сторон предъявляла свои права не только на данный товар (или его часть), но и вообще на торговлю с тем или иным «руссом» сейчас и в будущем, причем решающим аргументом обыкновенно являлось наличие предварительной ссуды (деньгами, солью и проч.) и давность торговой связи «русса» с рижанином, восходившей подчас к отцу или братьям этого «русса», которые привозили товары данному рижанину на протяжении десятилетий. Предметами тяжб, причем особенно упорных и длительных, могли быть также права наиболее крупных рижских купцов на разработку лесных богатств в отдаленных районах Белоруссии

же лица, как Петров или Петрович (ср. *39*, 269 и *54*, 547), Лука и Люциан (ср. *39*, 241 и *61*, 105), Krist вместо явного Гришки (*61*, 19) и т. п. Эта особенность изучаемого источника создает немалые затруднения при попытке отождествления лиц, встречающихся там многократно, в разные годы.

[10] См. например, «московитских купцов» из Пскова (*39*, 551; *43*, 540; *66*, 385). Сложнее обстоит дело с торговцами, приезжавшими из Смоленска, где власть (русская или польская) неоднократно менялась. Судебный писец обычно обозначал их конкретно («смоляне»), но и они попадали нередко в разряд «московитов» (см. *59*, 3; *64*, 372; *65*, 300; *66*, 98).

и Литвы, — права, которые приобретались ими у запутавшихся в долгах знатнейших магнатских родов. Аргументы типа «mein Kaufmann», «meine ältere Schuld», «meines Vaters Schuldbuch» выдвигались рижанами и тогда, когда в роли ответчика выступал непосредственно «русс». Мещанин или шляхтич, случалось, самовольно, не выполнив своих обязательств, переходил к «чужому» патрону-рижанину, поставлял «своему» лишь часть обещанного товара либо товар худшего качества, непредусмотренной номенклатуры, привозил товар не в срок и т. п. С другой стороны, если обиженный «русс» или «московит» выступал как истец, он мог жаловаться на отказ в кредите, на нежелание своего «патрона» принимать уже доставленные товары, на низкие цены, неурегулирование счетов по прежним поставкам, на незаконное задержание («арест») его грузов и т. п. обиды. Наконец, в тяжбах между приезжими купцами, разбиравшихся в Риге, объектами споров могли являться транспортные расходы (фрахт стругов), продажа товаров, доверенных одним «московитом» или «руссом» другому, не по назначению, утаивание товаров своего «компаньона», непогашенная задолженность и т. д.

Сколь бы случайными, а подчас и мелочными ни казались такие дела, неоспоримым достоинством материалов этого рода является близость к реальной и повседневной жизни. Они отражают не только «должное», т. е. нормативные положения о торговле, но и самое «сущее», показывая, как эти нормы реализовались в практике международной торговли XVII в. Но еще бо́льшую ценность имеет довольно обширная группа записей в протоколах суда, которая фиксировала не тяжбы, а прямо торговые сделки. Речь идет о контрактах между рижанами и «руссами» на поставку товаров в Ригу к определенному сроку и на известных условиях. В записях данного типа обе стороны выступали уже не как истцы и ответчики, а в качестве контрагентов, участников договора. Ссылки на эти контракты встречаются спорадически уже в середине XVII в., но лишь в связи с конфликтами (тяжбами), как обоснование судебного иска[11]. К концу столетия простые записи контрактов, вносимые в протокол по желанию обеих сторон, делаются все чаще. Это уже не судебный иск, а скорее нотариальная запись торговой сделки. Самый контракт

[11] Так, уже в 1658 г. протоколы содержат упоминания об «известных контрактах» смолянина Любовецкого с англичанами на поставку «царской» пеньки; эти контракты были признаны незаконными (*3*, 127). В 1659 г. упоминались «контракты» рижанина Р. Мея (к тому времени уже покойного), заключенные в прошлом с представителями польско-литовской шляхты — Огиньскими, Храповицкими и др. — на поставку в Ригу лесных товаров (*3*, 187 и 209).

заключался обычно осенью или зимой (в Риге или же «там, наверху», т. е. на Руси), а фиксировался в суде весной, когда по Даугаве начинали прибывать струги с товарами. Рижский купец и его контрагент — только что прибывший мещанин или шляхтич — «являли» в торговом суде условия их взаимного договора с просьбой «записать» эти условия. При этом указывались дата заключения контракта и дата записи в протоколе, имена контрагентов, вид и количество поставляемого товара, а также его цена. Запись контракта нередко производилась с клятвой обеих сторон и сопровождалась приписками: «о цене согласились», «разрешено взвешивание и отправка товара» и т. п. Количество этих нотариальных записей особенно возрастает в 1691—1699 гг. (в год 100—200 контрактов). Часть протоколов состоит сплошь из подобных контрактов, которые фиксировались, быть может, по требованию самих «Wette-Herren». Но можно предполагать и заинтересованность в этом участников сделки, просивших о записи в видах «прочности» (особенно это касается цен: «feste Kauffe», «gewisse Preis»), с целью обезопасить себя от возможных притязаний либо другой стороны, либо администрации Рижского порта.

Перед нами *источник массового характера, фиксирующий огромное множество индивидуальных явлений* — судебных исков или контрактов. Эти явления — в сущности однородные, отражающие осуществление экономических связей города Риги с его хинтерландом, причем повторяющиеся изо дня в день на протяжении многих десятилетий. Одно и то же лицо, будь то рижанин — кредитор «русса» и получатель его товаров — или же мещанин или шляхтич, привозящий эти товары, всплывает в нашем источнике подчас десятки раз, обнаруживает себя в самых различных аспектах своей торговой активности. Тем самым дается возможность установить, так сказать, «биографию» многих конкретных участников столкновений в Рижском торговом суде. Каждое из описаний будет, конечно, неполным в отношении того или иного лица, проходившего через судебные мытарства, и отразит лишь часть его индивидуального облика. Но, сопоставленные друг с другом, описания подобного рода в своей совокупности дают довольно надежное представление о таких социальных типах, как крупный рижский негоциант, привязавший к себе контрактами и «облигациями» целую группу «русских» поставщиков, или купец-мещанин белорусского или «московитского» города, или же, наконец, землевладелец-предприниматель из магнатов и простой шляхты.

Сказанное выше предполагает, конечно, *сплошное* обследование изучаемого источника, требующее значительных усилий и

времени. Выборочный подход к его изучению даст лишь отдельные иллюстрации, к тому же отрывочные, неполные. Дело не только в том, что отдельно взятый судебный казус показывает, к примеру, торговца Н. лишь в пределах данной трансакции (быть может, случайной) и не учитывает других, в которых он тоже участвовал. Недостаток выборочного подхода вытекает еще из того, что происхождение торговцев (истцов и ответчиков) указывается в источнике далеко не по каждому поводу, а весьма редко. Установить, что Н. или Р. был, скажем, полоцким или витебским мещанином, оказывается возможным лишь путем просмотра и изучения ряда, а иногда и множества тяжб, проходивших с его участием[12]. С целью возможно более полного выявления предпринимательских «биографий» хотя бы наиболее заметных магнатов, шляхтичей, мещан, посадских людей, еврейских торговцев и прочих поставщиков «русских» товаров в Ригу потребовалось составить алфавитный указатель. Он охватывает свыше тысячи имен, прозвищ и фамилий «руссов» и «московитов», встречающихся во всех 67 томах протоколов Рижского торгового суда за XVII в. На этой основе составляются затем карточки на отдельных купцов, шляхтичей и т. д. Поскольку эта работа еще не завершена (отождествление имен и локализация их, особенно в случаях, когда речь идет о торгующей шляхте, требуют при-

[12] Например, Михаил Ахремович вступал в сделки или в конфликты со многими из рижских купцов, которым он поставлял чистую пеньку, конопляное семя, рожь и другие товары; в этой связи он упоминается в протоколах торгового суда за 1644—1693 гг. не менее 10 раз, но лишь дважды (*16,* 221 и *44,* 18) в источнике имеется определенное указание, что это — «мещанин и купец полоцкий». Иван и Андрей Лапа появлялись в суде 11 раз (1660—1699 гг.), однако только случайное упоминание в одном протоколе (*36,* 207) об отсылке связанного с ними дела обратно в Витебск дает известное основание для того, чтобы считать их витеблянами. Так же обстоит дело с представителями купеческого рода Аверко (Федором, Кириллом, Григорием, Даниилом): будучи весьма частыми клиентами рижских купцов, они упоминаются в 25 протоколах 1680—1699 гг., однако локализовать эту фамилию позволяет лишь одна запись (*63,* 493), где Григорий Данилович Аверко прямо обозначается как купец «из Витебска», и несколько других записей, где Аверко действуют вкупе с другими витеблянами. Подчас одних протоколов Рижского торгового суда для локализации тех или иных «руссов» оказывается недостаточно. В таких случаях приходится привлекать иные, особенно русские источники. Откуда происходили, например, Иван и Гаврила Alunki (Alonczнik, Alunczik, Olenczinik), фигурирующие в протоколах 1679—1699 гг. 6 раз? Лишь документы из составленного А. П. Сапуновым сборника «Витебская старина» (т. I и V, Витебск, 1883 и 1888) позволяют предположить, что перед нами — потомки либо Ивана Алонки из Полоцка (1641 г.), либо Никиты Алонина из Витебска (1647 г.). Кстати сказать, в том же самом сборнике Сапунова, содержащем инвентари города Витебска за 1641 и 1667 гг. и другие материалы, находим множество указаний и относительно упомянутого выше рода Аверко, выдвинувшего из своей среды целую династию витебских купцов XVII—XVIII вв.

влечения русских и белорусско-литовских источников), приходится пока ограничиться рядом примеров.

Довольно наглядное представление об интенсивности и характере экономических связей польско-литовских дворян с Ригой во второй половине XVII в. дают судебные тяжбы и контракты, относящиеся к Храповицким. Ряд членов этой фамилии всплывает в 16 протоколах Рижского торгового суда за 1659—1697 гг. Это — представители крупной витебской шляхты, на всем протяжении XVII в. занимавшие видные должности в воеводстве. Еще в 1605 г. хорунжий витебский Иван Храповицкий послал в Ригу из «собственного родового имения» на одном струге 16 бочек поташа и на двух плотах — дубовую клепку и тес[13]. Более поздние Храповицкие, выступающие в нашем источнике (стольник оршанский, войский полоцкий, воевода витебский и др.), продолжали поставки леса в больших масштабах, соревнуясь в этом деле с такими известными магнатами, как Сапеги, Огиньские и др. Владислав Храповицкий, задолжавший рижанину Р. Седенсу 562 талера с 1654 г., посылал в 60-х годах «вниз» (т. е. в Ригу) «некоторые лесные товары» (*5*, 542). Теофил Храповицкий, войский полоцкий, в июне 1675 г. в ходе тяжбы против Иоганна Холлера утверждал, что в порядке оплаты прежних денежных ссуд им было отправлено в Ригу «590 больших сотен лесного товара» (*13*, 249—257), — цифра поистине огромная, поскольку «большая сотня» равнялась 2880 штукам (в данном случае, видимо, клепки). В том же году воевода Ян-Юзеф Храповицкий послал в Ригу «порядочную партию» дубовых брусьев (Wagenschoss), часть которой была потеряна по пути (*13*, 267). Стольник оршанский Анджей Храповицкий, запутавшись в старых долгах (упоминаются его «облигации» в 1670 и 1672 гг.), вынужден был уступить все права на разработку его лесов группе крупных рижских купцов — упомянутому выше Р. Седенсу, К. Т. Беренсу и др. Один из этих лесов назван; это — Лосвидский лес верстах в 20 северо-западнее Витебска. Рижане во главе с К. Т. Беренсом эксплуатировали его в течение десяти лет (1682—1692 гг.): через своих приказчиков нанимали ежегодно «по нескольку сот крестьян» из числа «подданных» стольника, заготовляли по 300 мачт, связывали плоты и спускали их в Ригу (*41*, 382; *42*, 305—348). Но Храповицкие не гнушались и более простым, «мещанским» товаром. По случайно дошедшим до нас отдельным контрактам ими было отправлено в Ригу: в 1670 г. — 1 струг пеньки весом в 150 берковцев; в 1680 г. — 3 струга с пенькой, ячменем и конопляным семенем; в 1697 г. — 1 струг конопляного семени. Эти эпизодические упоминания, несомненно,

[13] Витебская старина, т. I («Витебское мыто», запись № 120).

не дают полной картины торгово-предпринимательской деятельности данного шляхетского рода. О серьезных ее масштабах свидетельствуют как внушительные размеры отдельных товарных партий, так и размеры денежных ссуд, которые Храповицкие получали от разных рижских купцов (в этой связи многократно называются суммы порядка одной-двух тысяч талеров) (*15*, 407; *41*, 393).

О торговой активности духовного учреждения свидетельствует пример Полоцкой коллегии иезуитов. В протоколах торгового суда ее деятельность отражают 15 записей за 1669—1699 гг. Перед нами проходит целая галерея «святых отцов» (патеры М. Врублевский, Я. Симонович, Ю. Репиньский, С. Федорович), пекущихся об интересах коллегии в торговом суде. Иезуиты посылали товары (в частности, лес) в Ригу и получали от рижан ссуды по «облигациям», несомненно, уже в середине XVII в.[14] В протоколах конца 60-х — начала 70-х годов говорится о 18-летнем перерыве в торговле, вызванном войной, когда полоцкие «отцы» попросту разбежались и погашать «облигации» было нечем и некому (*9*, 322). После восстановления коллегии в Полоцке в 1667 г. вскоре возобновились и ее сношения с Ригой. Особенностью иезуитских товарных поставок было наличие в их составе, наряду с пенькой, семенем и зерном, также значительных партий леса (Holtz, Masten und Spieren, Klötzen) и «лесных товаров», которые шли в Ригу «из иезуитских лесов». Количество отправленных весной 1692 и 1693 гг. балок и мачт исчислялось сотнями (*41*, 495; *45*, 324), тогда же в Риге происходили ожесточенные споры иезуитских агентов с вдовами Ганса и Дитриха Дрейлингов из-за цен на золу, дубовую клепку (Frantzholtz) и т. п. (*45*, 523—533, 559). Поставки лесного товара, в общем, как увидим, бывшие монополией шляхты, перемежались с контрактами на обычный товар, встречавшийся и у купцов-мещан. К примеру, в мае 1695 г. прокуратор коллегии Юзеф Репиньский подрядился отправить из Полоцка для рижан Э. Метсуэ, Г. Цуккербекера и Л. Петцелиуса 4 струга с пенькой, льняным и конопляным семенем, рожью (*52*, 212). Обратно из Риги патеры увозили к себе в коллегию деньги, соль, сельдь и вино.

Число подобных примеров можно умножить. В данной связи, однако, будет целесообразнее попытаться дать обобщающую

[14] В 1646 г. магистрат Полоцка жаловался польскому королю, что местная коллегия иезуитов скупила в городе несколько десятков земельных участков, возводит там свои лавки, куда сажает своих торговцев, и т. п. (Ю. З. Копысский. Экономическое развитие городов Белоруссии (XVI—XVII вв.). Минск, 1966, стр. 147).

характеристику этой группе рижских поставщиков, а именно — феодалам. Наличие массы контрактов, указывающих размер и состав шляхетских поставок, а также цены товаров, позволяет произвести некоторые подсчеты. Ниже в таблице 1 приводятся цифры, характеризующие контракты 22 шляхтичей (или их групп), в большинстве своем — крупных поставщиков, сплавлявших свои товары вниз по Западной Двине главным образом из Витебского и Полоцкого воеводств (определенно литовского происхождения здесь могли быть только поставки Огиньских, А. Я. Подберезского и отчасти Сапеги). В таблице учтены показания 123 контрактов, относящихся к 80—90-м годам XVII в. Часть фигурирующих в ней шляхтичей «охвачена» контрактами за один год, но большинство — за 3—5 лет. Поскольку в контрактах размеры поставок определялись чаще всего количеством стругов, все прочие единицы сведены в таблице именно к стругам, исходя из следующих соотношений:

1 струг чистой пеньки=50 «бунтам», или 200 берковцам;

1 струг семени (льняного, конопляного) или зерна=600 бочкам[15].

Как видно из таблицы 1, рассматриваемая группа белорусско-литовских магнатов отправила в Ригу за несколько лет 309 стругов, причем виды товаров указаны точно для 265 стругов. Из этого количества 21,3% стругов были загружены чистой пенькой, 48,3% — конопляным семенем и 24,4% — рожью (редко — ячменем). В стоимостном выражении структура поставок данной группы шляхтичей выглядит несколько иначе. Оценивая товары по ценам 90-х годов XVII в., получим, что пенька составляла 37,9%, конопляное семя — 38,1%, льняное семя — 7,2% и рожь — 16,8% общей стоимости поставок, если не считать

[15] Указанные соотношения выведены на основе данных самого источника. Загрузка одного струга пенькой, по записям 1657—1699 гг., определялась либо в «бунтах» (средняя по 18 записям — 56 бунтов, с колебаниями в пределах от 42 до 65 бунтов на струг) или в берковцах (средняя по 6 записям — 206 берковцев на струг). Так как «бунт», судя по массовым записям 1681—1699 гг., составлял в среднем 3,89 берковца, принимаем здесь и в дальнейшем, что на один струг грузили 200 берковцев пеньки. Загрузка конопляным или льняным семенем, по 12 записям 1681—1699 гг., составляла 300—800, в среднем — 594 бочки на один струг. Соответствующие показатели для ржи или ячменя (7 записей 1686—1694 гг.) — 340—600, в среднем 550 бочек зерна на струг. Для приближенных подсчетов берем круглую цифру — 600 бочек зерна или семени на одном струге, — тем более, что именно эту цифру неоднократно упоминает источник, говоря о «целых» или «полных» стругах (например, *49*, 479: «daß eine Struse zum wenigsten 600 Tonnen tragen müßte»; см. также *50*, 142).

Таблица 1

Поставки товаров в Ригу белорусско-литовской шляхтой к конце XVII в.

Фамилия, имя	Число контрактов	Годы	Число стругов					Прочие товары
			всего	в том числе с				
				пенькой	конопл. семенем	льняным семенем	рожью	
Беганьский К. В.	3	1693, 1694	8	—	2	1/2	5 1/2	Зола, поташ
Бухвал К. В.	6	1684—1698	14 1/2	6	2	1/2	1	Водка
Бухвалы М., Г.	8	1694—1698	9 1/2	2 1/2	1	1	5	—
Зброжек К.	6	1694—1699	17	1	2	2	2	Водка, лес
Константинович А.	7	1698, 1699	7 1/4	2 1/4	4	—	1	—
Котовский С.	20	1692—1699	36	5	27	—	4	Зола
Обуховский А.	7	1692—1694	33 1/2	1/2	28	—	5	Лес
Огиньский К.	5	1692, 1693	9	6	3	—	—	Лес, водка
Огиньский М.	3	1695, 1698	18	3	—	—	2	—
Новосельский П.	4	1684—1686	13	1	2	1	—	—
Подберезский А. Я.	3	1694—1696	7	3	3	1	—	—
Почей К.	3	1692—1695	7	4	1	2	—	Мачты
Радивицкий С.	5	1694	23	2	8	2	11	—
Розевич Я.	13	1692—1699	36	5	18	—	13	Мачты, зола
Сангушко К., К.	5	1694, 1699	8 1/2	3 1/2	2	—	3	Лес
Сапега (скарбник)	2	1694	12	4	8	—	—	Лес, зола
Слышек Я. Ю.	3	1694	5	—	3	1	1	—
Старосельский Б.	2	1695	5	—	4	—	1	Лес
Стецкевич И. Ф.	3	1693, 1694	18	3	4 1/2	3	—	Лес, зола
Сцебуты Я., М.	4	1694, 1695	10	3	5	—	2	—
Хилькевич Ю.	5	1694, 1695	6 1/2	1/2	—	—	5	—
Чарновский В.	6	1692—1695	5 3/4	1/4	1/2	2	3	—
Итого от 22 поставщиков	123		309 1/2	56 1/2	128	16	64 1/2	

леса[16]. Упомянутые в последней графе таблицы «прочие товары» (главным образом, древесина и зола) обычно не поддаются точному количественному определению, хотя их значение в экспорте, как увидим сейчас, было отнюдь не маловажным. Например, Казимеж Беганьский, писарь земский браславский, согласно контракту с Г. Г. Беренсом, заключенному в 1693 г. на три года, поставлял под взятую ссуду (4000 талеров) поташ и золу, притом десятками ластов (*50*, 1—3, 19—22, 34—35). Староста велижский Каз. Зброжек по договорам с Р. Седенсом и К. Т. Беренсом в 70—90-х годах отправлял в Ригу мачты, строевой лес и прочий «лесной товар» плотами, сотнями штук и т. д. (*64*, 374—393). Таким же образом поступали упомянутые в таблице 1 подкоморий витебский Кароль Огиньский (*11*, 236—239), воевода витебский Каз. Почей (*42*, 305—348), Иероним Франциск Стецкевич (*46*, 361) и многие другие магнаты, спускавшие в Ригу мачтовый лес и клепку, золу и поташ на суммы порядка нескольких тысяч талеров в год.

Значение «лесных товаров» в дворянских поставках еще больше заметно у той — еще более многочисленной — группы белорусско-литовских магнатов, которые не включены в таблицу 1. Часть из них промышляла если не исключительно, то преимущественно лесоторговлей[17]. Другие, хотя они и не гнушались контрактами на пеньку, семя и зерно, чаще всего судились, притом по огромным денежным суммам, все же по поводу именно леса.

---

[16] Обычные средние цены, подтверждаемые множеством записей изучаемого источника, в конце XVII в. выглядели так: чистая пенька (Reinhenf) — около 27 злотых (или 9 талеров) за берковец, конопляное семя (Henfsamen) — 4 злотых за бочку, льняное семя (Schlagleinsamen) — 6 злотых, рожь — $3^1/_2$ злотых, тоже за бочку. Приняв эти цены, получим, что общая стоимость названных здесь товаров составляла около 805 000 злотых, причем на пеньку приходилось 305 тыс., на конопляное семя — 307 тыс., на льняное семя — 58 тыс., на рожь — 135 тыс. злотых.

[17] В отношении ряда шляхетских родов, упоминаемых в протоколах Рижского торгового суда весьма часто, вообще нет данных о том, чтобы они торговали пенькой, семенем или зерном. Одни «лесные товары» (Waldwaren, Holtzwaren) фигурируют в тяжбах Симона Друцкого (1696—1697 гг.), Альбрехта, Кароля и Владислава Есманов (1663—1696 гг.), Михала Жизневского (1678—1694 гг.), маршала вилькомирского Раецкого (1683—1697 гг.), земского писаря полоцкого Павла Репиньского (1688—1691 гг.) и, наконец, Чарторыских (1669—1699 гг.). Князья Чарторыские — Кароль и Казимеж — владели имениями на пограничье Речи Посполитой и Московского государства. Весной 1669 г. они возбудили иск против смоленских купцов, пригнавших в Ригу из района Поречья 11 плотов леса (*9*, 63, 73, 99); в 1683 г. происходила тяжба между двумя «компаниями» рижан, имевшими контракты на заготовку мачт в лесах Чарторыских (*22*, 320, 340); в 1699 г. рижане-«компаньоны» снова улаживали давние недоразумения, возникшие на почве «многолетних» поставок леса от Чарторыских из староства Велижского (*64*, 374, 385).

Ограничимся немногими примерами. Витебский земский судья Федор Лукомский, замешанный в 16 тяжбах (1669—1690 гг.), брал огромные ссуды — по «нескольку тысяч» талеров или злотых — у Л. Витте, И. Мейера, М. фон Маллена и других рижских негоциантов и поставлял им по ряду контрактов дубовые брусья, или «ваньчоус» (в 1684 г. — 6 плотов, в 1688 г. — 600 штук), дубовую клепку («Faßholz» в 1688 г. — 60 коп, или 3600 штук; «Frantzholz» в 1691 г. — 90 коп), мачтовый лес (в 1699 г. — 100 штук), золу и поташ (в 1691 г. — 20 ластов) и т. д.[18] Полоцкий подстолий Бенедикт Игнацы Пшисецкий фигурирует в 12 тяжбах за 1669—1696 гг.; это — также один из крупнейших поставщиков всякого рода «лесных товаров» для рижан К. Вилькена, Э. фон Шульца, Г. Шрейбера, Г. цур Авеста и др. Одна лишь вдова Шульца числила за ним ссуду в 4000 талеров, и ей же фактор Пшисецкого в 1691 г. доставил, помимо двух стругов с зерном и коноплей, свыше 500 больших сотен «французского леса», т. е. дубовой клепки (*40*, 494). Другой кредитор Пшисецкого, Г. Шрейбер, в начале 90-х годов получал от него ежегодно мачтовый лес целыми сотнями (*45*, 309; *47*, 285). Если учтем, что, например, за «большую сотню» клепок в Риге платили тогда по 400—600 злотых, а за каждую мачту — по 60—150 злотых, то главным источником выручки в торговле с Ригой для Пшисецкого, как и для многих других магнатов, придется, пожалуй, признать поставки «лесных товаров»[19].

Трудность проблемы заключается в том, что пока невозможно

---

[18] Коммерческая деятельность Ф. Лукомского, приезжавшего в Ригу лично или посылавшего лес через своих факторов, отражена в книгах торгового суда № 8, 16, 23, 24, 28, 29, 30, 33, 39, 41, 55 и 64 (размеры статьи не позволяют сделать более подробные ссылки).

[19] О смешанных поставках (пенька+конопляное и льняное семя+рожь+ +«лесные товары»), с определенным преобладанием в их составе строевого леса и деловой древесины, а также золы и поташа, свидетельствуют судебные записи, в которых фигурируют следующие представители крупной шляхты: староста браславский Казимеж Война и стольник Михал Война (1682—1690 гг.), подстароста режицкий Миколай Голуб (1685—1687 гг.), Анджей Завиша (1664—1699 гг.), писарь земский витебский Адам Кисель с Брусилова (1679—1697 гг.), воевода полоцкий Ян Кароль Копец (1664—1670 гг.), воевода витебский Анджей Криспин (1669 г.), митрополит белорусский Цыприан Жуховский (1687—1699 гг.), старостыня новосельская Халецкая (1692—1694 гг.), ряд представителей могущественных родов Огиньских (58 записей за 1659—1700 гг.), Пацов (1669—1699 гг.), Радзивиллов (1664—1696 гг.) и Сапег (45 записей за 1669—1700 гг.), граф шкловский Адам Миколай Сенявский (1687—1699 гг.), подвоевода полоцкий Юзеф Слушка (1686—1699 гг.), витебские дворяне Роман Соболевский (1685—1687 гг.) и Кшиштоф Стецкевич (1696—1698 гг.), литовские дворяне Стефан и Иероним Тизенхаузы, городничий полоцкий Константы Щит и воевода полоцкий Юстин Немирович Щит (1667—1699 гг.).

установить точно удельный вес каждой группы товаров в составе магнатских поставок. В особенности это касается леса и продуктов его переработки (зола и поташ), торговля которыми в рассматриваемый период являлась исключительной привилегией, монополией шляхты. Помимо известных законодательных документов это подтверждает и наш источник. В мае 1669 г., например, торговый суд внес в свой протокол жалобу двух панов — Станислава Пшисецкого и Войцеха Волковыского — крупных землевладельцев, «леса и пущи» которых располагались в Полоцком и Витебском воеводствах. В военное время им пришлось покинуть свои имения; Пшисецкий, кроме того, потерял бывшие свои имения «в воеводстве Смоленском» (Дольчицы, Лужки, Столбово и др.), которые «остались за московитом». Паны жаловались на «убогого полоцкого мещанина» Кузьму Наумёнка, который воспользовался их отсутствием, разбогател во время войны на сплаве лесных товаров из этих имений в Ригу и в 1669 г. снова пригнал из-под Смоленска «свыше десятка плотов с ваньчоусом, золой и клепкой», причинив тем самым Пшисецкому и Волковыскому ущерб в 6000 злотых. Ставя вопрос на принципиальную почву, паны настаивали на том, что мещанин — тот же «хлоп», вообще не имеющий права торговать лесными товарами из дворянских владений (*9*, 62).

Этот принцип признавался и в Риге, где большинство дел, задевавших интересы дворян, в том числе и торговых, разбиралось в особом, бургграфском суде. Что же касается торгового суда, то туда попадала лишь часть этих дел, прежде всего — дела о торговле пенькой, льном, семенем и т. п. товаром. По этой причине и в протоколах торгового суда имеется масса записей не только тяжб, но и самих контрактов (заключавшихся как с мещанами, так и со шляхтой) на эти товары, доступные всем сословиям. Напротив, сфера лесоторговли отражена в нашем источнике хуже: контракты рижан со шляхтой на «лесные товары» вспоминаются часто, но тексты их никогда не приводятся. Исков по этим делам, правда, огромное множество, однако каждый из них дает представление лишь о части товаров данного шляхтича (ставшей предметом спора) и лишь изредка — о сумме его поставок, включая «лесные товары». Но даже с этими оговорками можно сказать довольно уверенно, что «типичные» поставки польско-литовского шляхтича из северо-восточной Белоруссии в Ригу, осуществлявшиеся по Западной Двине (на стругах или плотах), включали такие основные товары, как лес и продукты его переработки (зола и поташ), пенька и конопляное семя, а также зерно (рожь). Льняное семя и, тем более, лен играли в шляхетской торговле роль подчиненную;

что же касается всех прочих товаров, то они тут почти не встречаются.

Из сотен мещан — клиентов рижских купцов — остановим внимание на фигуре определенно крупного торговца Василия Овсевича, приезжавшего в Ригу обычно из Шклова. В протоколах 1670—1699 гг. сохранилось около 25 записей о его торговых делах с, пожалуй, более чем десятком известных рижан. В 70—80-х годах В. Овсевич доставлял в Ригу пеньку и конопляное семя, отчасти скупаемые им у других мещан (могилевских, шкловских), а также у духовенства и шляхты. Операции этого рода вызывали протесты рижан, жаловавшихся на то, что В. Овсевич перехватывает товар у их собственных поставщиков (должников). Бо́льшая часть товаров происходила, видимо, из «Шкловского графства». В 1689—1691 гг. группа рижан во главе с К. Т. Беренсом вела судебный процесс против В. Овсевича и трех его компаньонов — шкловских купцов из-за товаров и вообще «доходов» данного имения. Собственник Шкловского графства А. М. Сенявский, а потом его арендатор С. Войнилович являлись должниками одновременно и рижан, и шкловян. Кредиторы-рижане подвергали аресту товары шкловян, требуя от них уплаты 12 000 талеров, числившихся за графским имением (*33*, 158). Главным «патроном» Овсевича в Риге сперва был бургомистр Иоганн Циммерман, «ежегодно», по его словам, предоставлявший шкловянину в качестве ссуды не менее 2000 талеров. Но возможности В. Овсевича как поставщика «русских» товаров оказались настолько значительными, что у Циммермана стало недоставать капитала на их покупку. Когда на складах у Циммермана сгорели товары, доставленные Овсевичем, рижанину пришлось заплатить за них сразу огромную сумму в 5000 талеров. С согласия самого Циммермана около 1690 г. Овсевич стал заключать контракты еще и с другими рижанами — Иог. Холлером, Бен. Дрейлингом «и многими другими» (*36*, 182). Судя по записям начала 90-х годов, товары Овсевича получали одновременно 5—6 крупных рижских купцов, ссужавших его ежегодно на сумму в несколько тысяч талеров. Размах операций В. Овсевича в Риге подтверждается и такими деталями, как наличие собственных стругов, кормщиков и «молодцов», своих приказчиков и слуг. Около середины 90-х годов поставки В. Овсевича концентрируются в руках одного из «старшин» Риги — Конрада Бенкендорфа. На протяжении одного мая 1695 г. (с 16 по 26 мая) Овсевич и некий Ракуза «явили» в торговом суде четыре контракта с К. Бенкендорфом на поставку 8 стругов конопляного семени, 1 струга льняного семени и $4^1/_4$ струга чистой пеньки (*52*, 198, 210, 251 и 268). В то же время, как выясняется из

других записей 90-х годов, Василий Овсевич был должником Р. Седенса, Б. Дрейлинга, Г. Шрейбера, Г. Фридрикса и, быть может, также других рижан, которые получали от него неоднократно крупные партии товаров — главным образом пеньки и семян.

В нашем источнике имеются аналогичные данные в отношении, по меньшей мере, сотни мещан из городов Белоруссии, систематически поставлявших в Ригу различные товары. Большинство этих записей (особенно если речь идет о контрактах) приходится на 80—90-е годы XVII в. Часть их учтена в таблице 2, показывающей состав и размеры товарных поставок 40 белорусских мещан (или групп мещан) (8 — из Полоцка, 5 — из Дубровно, 5 — из Могилева и 22 — из Витебска). Следует оговориться, что эта таблица не отражает всех операций того или иного поставщика. В нее включены данные только контрактных записей (общим числом 217), доступные для статистической обработки. Иными словами, таблица показывает минимальные цифры поставок, притом лишь за отдельные годы (в соответствующей графе проставлены крайние даты, в пределах которых эти поставки имели место)

Давая заведомо преуменьшенное представление об *объеме* предпринимательской деятельности белорусских купцов названных четырех городов, таблица 2 вместе с тем отражает довольно точно *структуру* поставок (во всяком случае, более точно, чем таблица 1 в отношении шляхты). Дело в том, что мещане из Белоруссии практически не возили в Ригу «лесных товаров», занимавших в поставках шляхты весьма значительное место, но зато трудно учитываемых. Редкие исключения из этого правила относятся лишь к военному времени (50—60-е годы XVII в.) и только к тем белорусским купцам, которые получали товар, в том числе лес, из пограничных районов Российского государства — из Смоленска или Поречья[20]. Вторая оговорка заключа-

[20] Ряд крупных купцов из Витебска — бургомистр Парфен Юревич, Яков и Парфен Игольники, Прокоп Кривич и Федор Боневич — обнаруживает свою причастность к лесоторговле и даже привозит в Ригу большие партии клепки, «ваньчоусу» и вообще «леса». Но эти факты встречаются только в судебных тяжбах 1654—1667 гг., когда подвинские города оказывались на время под властью Русского государства и польская шляхта временно переставала хозяйничать в своих белорусских имениях. Как выясняется, например, из спора между рижанами А. Бейером и Г. Стефенсом (май 1665 г.), оба они получали большие партии леса «в плотах» от отца и сына Игольников, П. Юревича и многих других «русских» купцов, скупавших этот товар из «царской» (или «великокняжеской») казны у какого-то «воеводы» — быть может, А. Л. Ордина-Нащокина (*5*, 539, 549). Наибольшую активность в поставке леса для Риги проявляло крупное смоленское купечество, но об этом — ниже.

Таблица 2

Поставки товаров белорусскими мещанами в Ригу в конце XVII в.

Фамилия, имя	Число контрактов	Годы	Пенька		Конопл. семя		Льнян. семя		Рожь	
			стругов	бунтов	стругов	бочек	стругов	бочек	стругов	бочек
Из Полоцка:										
Ахремович Мих.	6	1687—1694	—	50	—	3000	—	300	—	250
Василевич Кузьма	4	1689—1694	—	44	—	100	—	175	2	—
Казимирович А.	5	1692—1699	—	56	—	?	1	300	—	?
Клемачич Ян	5	1692—1695	—	6	1	200	1	800	—	—
Левичка Ян	5	1690—1695	—	—	1/4	250	1 1/4	850	—	—
Петрович Ян	4	1693—1695	1	—	2	—	—	—	1 1/2	—
Рилькевич Ник.	5	1693—1695	—	20	2	—	2	—	—	?
Романович Ф. С.	5	1691—1699	—	283	2	1600	—	500	1	—
От 8 поставщиков	39		1	459	7 1/4	5150	5 1/4	2925	4 1/2	250
Из Дубровно:										
Лавринович С. Ф.	5	1686—1699	1/2	113	1/2	—	—	—	—	—
Пилат С. Ф.	14	1685—1699	8	542	7	3686	—	—	1	370
Пичули А., П., Т.	8	1693—1699	4 1/2	110	1 1/2	1000	—	—	1	—
Пилат Семен Пичуля Анисим	2	1688, 1699	3	—	1	4000	—	1000	—	1500
От 5 поставщиков	29		16	765	10	8686	—	1000	2	1870
Из Могилева:										
Игнатович Анисим	1	1693	2	—	—	—	—	—	—	—
Карпович Спиридон	4	1686—1690	3 1/2	15	1	200	—	—	—	—
Кондратович С.	5	1694—1699	—	44	2	—	—	—	—	—

Продолжение таблицы 2

Фамилия, имя	Число контрактов	Годы	Пенька		Конопл. семя		Льнян. семя		Рожь	
			стругов	бунтов	стругов	бочек	стругов	бочек	стругов	бочек
Лапички В., П.	3	1694—1696	3	3	—	—	—	—	—	—
Эрдман Георг	5	1694—1698	1	130	2	—	—	—	1/2	—
От 5 поставщиков	18		9 1/2	192	5	200	—	—	1/2	—
Из Витебска:										
Аверко Ф., К., Г., П.	22	1687—1699	13	614	1	—	—	500	—	280
Галузы Г., М., В., Ф.	4	1694—1695	1	—	2	—	1	—	3	2200
Григорьев Вас.	5	1695—1699	—	161	—	—	—	—	1	—
Гейки Ф., С., И.	13	1693—1699	3	432	1	900	—	—	3	200
Зафатаи К., Л., А., С.	6	1695—1699	—	391	1	—	—	500	1	60
Игольники Я., С., И.	10	1684—1699	3	497	2	1622	?	—	2	—
Козел Осип	7	1675—1684	—	68	1	925	—	700	—	—
Князики Я., Г., Я.	7	1694—1699	1	97	—	—	—	100	?	—
Лапа Андрей	8	1694—1699	5	13	2	—	4	—	1	—
Литвинко А. Я.	2	1698	—	145	—	400	—	400	—	—
Моматы Л., Д., М., Г.	9	1681—1698	1	184	2	527	1/2	76	1 1/2	492
Ринчонек Иван	5	1694—1695	1	74	1	—	1	—	1	—
Сверчевские Ф., Л., И.	3	1694—1698	—	20	—	—	1/2	300	1/2	—
Шабуни А., И., Г., М.	4	1696—1699	1	69	2	400	1	—	—	300
Шаповал Потап	4	1692—1694	1/2	17	1/2	100	—	300	—	—
Шилка Иван	4	1694—1698	—	84	—	—	1	—	1	—
Шлюка Григорий	6	1685—1699	3	101	—	163	—	—	—	—
Татарка Алексей Наумович Давид Кировай Арчим	7	1692—1695	—	—	3	—	6 1/2	—	3	—
Королькевич Вас. Скроб Кузьма	5	1694—1698	1	144	—	—	—	—	1	—
От 22 поставщиков	131		33 1/2	3011	18 1/2	5037	15 1/2	2876	19	3532

ется в том, что в таблице отражена деятельность лишь крупных купцов, представленных в нашем источнике множеством записей об их сделках с рижанами.

Структуру поставок верхушки белорусских купцов, определенно доминировавших над мелкими поставщиками, наглядно характеризует нижеследующая табличка, суммирующая поставки всей охватываемой таблицей 2 группы купцов (по 217 контрактам за 1675—1699 гг.)[21]:

Товар	Стругов		Стоимость (в злотых)	
	абс. число	%	абс. число	%
Пенька чистая	149	51,2	804 600	68,5
Конопляное семя	73	25,1	175 200	14,9
Льняное семя	33	11,3	118 800	10,1
Рожь (редко — ячмень)	36	12,4	75 600	6,5
Всего	291	100	1 174 200	100

Подчеркнем еще раз: иных товаров, кроме указанных, купцы из Белоруссии в Ригу в рассматриваемый период почти не возили. В «типичной» поставке купца в смысле объема и, особенно, стоимости абсолютно господствовала пенька. Если сделать отдельный подсчет для мещанских поставок из Витебска, роль пеньки окажется еще более внушительной: 56,3% стругов и 72,5% стоимости всех привозимых товаров. На втором месте было конопляное семя. Льняное семя и особенно рожь теряли свое значение в поставках из городов, удаленных от Риги (например, Дубровно и Могилева). Сопоставляя поставки купцов-горожан и шляхтичей, можно заметить, что у мещан пенька занимала гораздо большее место, а зерно — гораздо меньшее. Если в торговых доходах польско-литовских шляхтичей важнейшую роль играл лес, то «фортуны» купцов вырастали, видимо, прежде всего на поставках в Ригу чистой пеньки.

Помимо структуры поставок, наш источник дает представление и о других аспектах торговли белорусских купцов с Ригой. Наметим некоторые из них.

Ряд записей в протоколах торгового суда свидетельствует о том, что эти купцы возили товар не только из округи своего города, но производили закупки и в более отдаленных районах рижского хинтерланда. Например, витебляне (Остап Масин,

[21] Количество товаров, выраженное в таблице 2 в «стругах», «бунтах» или «бочках», здесь для наглядности переведено на струги, а стоимость массы того или иного товара ориентировочно оценена в польских злотых по ценам последнего десятилетия XVII в.

Иван Пасера, братья Игольники, Осип Козел, Гришка Момат и др.) доставляли товар из Смоленска, Поречья, Велижа или вообще «из Московии». Скупая товар у мещан и купцов из других городов, купечество Белоруссии в деле организации сплава товаров определенно взаимодействовало с дворянством. Скупка товаров у шляхтичей (естественно, вызывавшая протесты со стороны рижан), перевозка шляхетских товаров на купеческих стругах (или наоборот), транспорт купеческого товара «под протекцией» одного из магнатов, борьба между купцом и шляхтичем в торговом суде или, наоборот, взаимное представительство их интересов — явления довольно обыкновенные, заслуживающие специального изучения.

В области отношений между самими купцами представляют интерес факты совместных поставок товара группой купцов (2—3 человека, иногда и больше). Это — не обязательно родственники, представители целого «торгового дома» (как, например, Игольники, Гейки или Татарки в Витебске, Рагузы в Орше, Пилаты или Пичули в Дубровно), но также и «компаньоны», происходящие из одного города и даже из разных городов. Отметим в этой связи, для примера, действовавших «in Compagnie» двух витеблян — Алексея Татарку и Давида Наумовича (1694 г.), также витеблян Вас. Королькевича и Вас. Даниловича (1692 г.), того же В. Королькевича с другим витеблянином — Кузьмой Скробом (1694—1699 гг.), совместные выступления четырех шкловян (Вас. Овсевича, Клима Говорковского, Яна Мазуревича и Орешкевича) по делу о товарах из «Шкловского графства» (1689 г.), огромные по размерам совместные поставки двух дубровчан — Семена Пилата и Анисима Пичули (1688 г.), шкловянина Вас. Овсевича и оршанина Ивана Рагузы (1695 г.) и т. д. Все названные «компании» носили, как видно, характер преходящий и заключались «ad hoc», т. е. на время одной-двух операций или, самое большее, на несколько лет.

В плане отношений между «руссами» и рижанами большой интерес представляет вопрос о кредите. Заимодавцами выступали обыкновенно (хотя и не исключительно) рижане, получали же ссуду поставщики — шляхтичи и купцы. Задолженность отдельных магнатов из великого княжества Литовского, накоплявшаяся подчас десятками лет (иски конца XVII в. восходят истоками к середине столетия!), могла достигать десятков тысяч рейхсталеров или злотых. Например, за «Шкловским графством» в 1689 г. числилось, по расчетам рижан, 12 775 талеров, за князьями Сангушко к 1699 г. — 40—50 тыс. талеров, за писарем земским браславским Каз. Беганьским в 1693 г. — 4000 талеров и т. п. Невыплаченные, иногда застарелые долги крупнейших бе-

лорусских купцов встречались хотя и реже и в меньших размерах (сравнительно с шляхтой), но все же составляли подчас несколько тысяч талеров или злотых. Так, некий Алексей Федорович из Полоцка в 1688 г. был должен В. Остгофу с 1652 г. 3184 злотых, Ян Мазуревич из Шклова брал ссуды по 3000 талеров (1699 г.), а его земляк, уже знакомый нам Вас. Овсевич, ежегодно только от Иог. Циммермана получал в 80—90-х годах в кредит по 2000 талеров.

Экономическое значение столь развитой, хотя и явно односторонней, системы торговых кредитов можно установить, разумеется, лишь путем специального изучения. Точно так же приходится пока воздержаться и от суждения по такому вопросу, как относительное значение для рижского экспорта, с одной стороны, шляхетско-магнатских, а с другой — мещанско-купеческих поставок из великого княжества Литовского. Не подлежит, однако, никакому сомнению, что в совокупности своей эти поставки являлись в XVII в. основой торговой активности Рижского порта.

Следует подчеркнуть, что в торговле рижан с «руссами» абсолютно преобладали оптовые сделки. Поставщики, будь то шляхта или мещане, доставляли товар, как правило, крупными партиями. Возьмем для примера данные протоколов торгового суда за 1695 г. Мы имеем здесь свыше 200 контрактов — всего 278 записей о размерах отдельных товарных партий. По этим контрактам «руссы» обязывались доставить в Ригу 15,8 тыс. берковцев чистой пеньки (по 128 записям), 77,2 тыс. бочек конопляного семени (79 записей), 13,0 тыс. бочек льняного семени (26 записей) и 31,4 тыс. бочек ржи (45 записей)[22]. В подавляющем большинстве случаев все перечисленные товары доставлялись крупными партиями — либо просто «стругами» (числом до 4—5 и даже до 10 в каждой партии), либо в таком количестве других единиц («бунтов», «берковцев», «бочек»), которое соответствует одному или нескольким стругам. Как показывает примерный подсчет, крупными партиями поступало: чистой пеньки — около 72%, конопляного семени — 97,6% и льняного семени — 90,0%; что касается ржи, то она привозилась почти исключительно

[22] Это, конечно, не вся масса товаров, поступивших в 1695 г. в Ригу из ее хинтерланда. Как явствует из таблиц рижского экспорта, составленных Э. Дунсдорфом, в том же году Рига вывезла на Запад всего 68,6 тыс. берковцев чистой пеньки, 195,8 тыс. бочек конопляного семени, 56,0 тыс. бочек льняного семени и 13,9 тыс. ластов ржи (в ласте — 22 бочки). Следовательно, в учтенных нами контрактах «улавливается» примерно $^1/_4$—$^1/_3$ всех вывезенных товаров, за исключением ржи (ее — лишь $^1/_{10}$ часть), которая поставлялась главным образом из самой Латвии. Но и этого вполне достаточно для более или менее уверенного суждения о размерах «типичных» товарных поставок из Белоруссии.

«целыми» стругами[23]. В числе рижских купцов, контрактовавших товары у своих белорусских клиентов, также определенно преобладала прослойка крупных дельцов — оптовых торговцев. Так, в 1694 г. в протоколах было зафиксировано 211 контрактов рижских купцов с «руссами». При этом по одному контракту представил в суд 41 рижанин, по два — 19, по три — 6, по четыре — 7 и по пять и более контрактов представили 12 рижских негоциантов. Среди купцов из этой последней группы, включавшей, конечно, самых крупных торговцев, встречаем таких, как Либориус Дате (15 контрактов), Матиас Мейер (10 контрактов), Тиль Хельмсинг (8 контрактов), Генрих Хинце и Клаус Шульц (по 7 контрактов) и т. д. Тем самым рассматриваемый источник содержит определенные данные также и относительно имущественной структуры верхушки рижского купечества, державшей в своих руках всю торговлю по Даугаве.

Мы рассмотрели одну (правда, важнейшую) область рижского хинтерланда, поставлявшую в Ригу пеньку, конопляное и льняное семя, лес и отчасти хлеб. Это — северо-восточная Белоруссия, в основном территория воеводств Полоцкого и Витебского, частично — Виленского, Минского и Мстиславского. Из тамошних городов, торговавших с Ригой, в нашем источнике больше всего повезло Витебску, мещане которого появлялись в Рижском торговом суде несколько сот раз. Второе место по количеству записей делят между собой белорусские города Полоцк, Могилев и Шклов. По нескольку десятков записей приходится на Друю и Дисну, Чашники и Бешенковичи, Оршу и Дубровно; несколько реже в записях представлены Браслав, Дрисса, Улла, Себеж, Невель, Усвят, Велиж, Копысь. Наконец, эпизодически в протоколах суда мелькают такие пункты, как Минск, Борисов, Мстиславль, Быхов, Лукомль, Сураж, Поставы, Иказнь, Черес, Лепель, Стрежево, Освея, Черея, Любавичи, Везичи и, быть может, еще другие, пока не идентифицированные.

Из западнорусских городов в протоколах Рижского торгового суда чаще всего встречаем, конечно, Смоленск и его перевалочные пункты — Поречье и Касплю; изредка упоминаются также

---

[23] Конкретный состав поступлений, к примеру, чистой пеньки в 1695 г. выглядел так. В Ригу по Даугаве, согласно контрактам, должны были привезти 33½ струга, 2094 бунта и 713 берковцев. Переведя эти количества в однородные единицы (струг=50 бунтам, или 200 берковцам), получим в сумме 15,8 тыс. берковцев. При этом стругами (от ½ до 5 стругов в каждой партии), а также бунтами (от 50 до 400 в каждой партии) было доставлено около 11,4 тыс. берковцев, или 72% всей чистой пеньки. К «крупным» партиям семени или зерна мы относим такие, которые поставлялись опять-таки либо в виде стругов, либо в таком количестве бочек, для перевозки которого требовался целый струг, считая на один струг 600 бочек.

Дорогобуж, Серпейск, Калуга, Стародуб. Как редкость, но все же свидетельствующую о протяженности рижских торговых связей, отметим отдельные упоминания о Белой Церкви, поставки в Ригу «украинской золы» (1679 г.), «украинской водки» (1686 г.) и даже «астраханских овчин» (1694 г.). Смоленский привоз в Ригу по существу мало чем отличался от белорусского. Семеро смолян, известных нам лучше других (Мих. Головчин, Артамон Жуков, Ян Зданович, Ем. Клечковский, Иван Миронович, Андрей Нос и Павел Шиковский), согласно 27 записям в 80—90-х годах XVII в., доставили в Ригу примерно 21 струг чистой пеньки, 5 стругов конопляного семени, 2 струга льняного семени и, кажется, несколько стругов ржи. Правда, в отличие от белорусских мещан смоляне довольно активно возили лес и золу (особенно из района Поречья), а изредка также шкуры, рогожи и т. п. товар. Данные об этих поставках в Ригу, имеющиеся в нашем источнике, могли бы дополнить картину смоленской торговли в XVII в., развернутую еще четверть века назад в превосходной статье К. Т. Митяева[24].

Писцы рижских протоколов называли «московитами» чаще всего выходцев из городов русского Северо-Запада. Из них сравнительно богато — десятками записей — представлен лишь Псков; прочие русские города указанного района — Печоры, Остров, Великие Луки — прямо упоминаются весьма редко. Обычно говорится о «московитах» вообще — без уточнения места, откуда они прибывают в Ригу. В 16 записях 1687—1699 гг. предстают перед нами как участники тяжб с рижанами «московит» Иван Шукин «из Дорогпши» и торговавшие с ним вместе Мирон и Иван Дамаскины. Помимо Риги они бывали в Москве, Смоленске и Вильнюсе; в Ригу возили мачты (десятками и даже сотнями штук), меха (лисьи и куньи), шерсть, юфть и простые кожи, овчины, бобровую струю и, видимо, многие другие товары; брали у рижских купцов крупные ссуды (сотнями талеров), увозили из Риги вино и рис, делали закупки и у лифляндских помещиков.

Товары, игравшие первостепенную роль в белорусских поставках (пенька и семя, лес и зерно), встречались и в «московском» привозе, но реже. Чаще здесь упоминается лен («Moskowitische Heilige Flachs»), еще чаще — меха (лисица, соболь, куница, горностай, росомаха, рысь и т. п.), шкуры (лосиные, бычьи, бараньи, козлиные) и такой специфически «московский» товар, как юфть («Moskowitische Juften»). Но наиболее характерной

[24] К. Т. Митяев. Обороты и торговые связи Смоленского рынка в 70-х годах XVII века. — Исторические записки, т. 13, 1942, стр. 54—83.

особенностью ввоза в Ригу из «Московии» было значительное место, которое занимали в нем изделия русского ремесла, особенно ткани, одежда и обувь. Десятки и даже сотни возов, прибывавших на Московское подворье в Риге, были заполнены главным образом этими товарами[25]. «Русские», или «московские», сукна (Laken, Tuch) и полотно (Leinwand) привозились в Ригу подчас огромными партиями. Вот, например, три сделки Адольфа Людерса с приезжими «московитами»: в 1662 г. он незаконно «перехватил» 5680 локтей сукна и 3500 пар обуви, доставленных «московитами» по контракту для шведского губернатора (*4*, 166); в 1688 г. он же вполне легально купил у Михайлы Якима 24 128 локтей полотна (*30*, 186) и в 1690 г. у Федора Палтуса — 20 000 аршин «русских сукон» (*35*, 294).

Общий объем импорта «московитских» тканей в Ригу по материалам торгового суда определить, конечно, нельзя: дело идет о случайных записях, вызванных теми или иными конфликтами. Случайно узнаем, например, что в 1687 г. был спор из-за 6000 аршин «Reusche Laken» и 2728 аршин «Reusche Kondack» на Московском подворье (*27*, 430; *29*, 181). Приезжие «московиты» не могли торговать сукнами в розницу (нарушения этого правила вызывали бесчисленные кофликты начиная с 20-х годов XVII в.), а должны были продавать их рижанам — крупным оптовикам, именовавшимся «русскими сукноторговцами» (Reusche Lakenhändlere). Эти последние неоднократно жаловались на то, что «московиты» привозят сукно плохого качества («schlechte Kondack») и продают его прямо местным, лифляндским крестьянам (*25*, 455 и 488). Прерванная в 1662—1669 гг., т. е. в условиях, сложившихся в последние годы русско-польской войны и в первое время после Андрусовского перемирия, торговля «русским сукном или ватмалом» в Риге затем возобновилась и, судя по судебным свидетельствам рижских сукноторговцев (*54*, 161, в 1696 г.), процветала более трех десятилетий, вплоть до начала новой, Северной войны. Ряд обстоятельств указывает на то, что «московские» сукна и полотно, одежда (шубы) и обувь, мыло, рогожи и т. п. товары предназначались не столько для экспорта в Западную Европу, сколько для нужд местного, в том числе крестьянского, населения.

Интереснейшим эпизодом в истории торговых сношений Риги с «Московским царством» является попытка наладить систематический вывоз товаров по Даугаве (Западной Двине) в Ригу со

[25] В феврале 1629 г. за продажу товаров вне рынка, за городской чертой, было задержано «около 80—90 русских подвод с товаром» (*1*, 519). В 1660 г. встречаем сразу 10 возов с «русским сукном» (*3*, 412), в 1663 г. — 11 возов, тоже с сукном (*3*, 438), и т. д.

стороны самой царской казны. Отраженный в десятках судебных записей 50—70-х годов XVII в., эпизод этот связан с деятельностью Афанасия Лаврентьевича Ордина-Нащокина в качестве царского воеводы в Кокнесе (1656—1661 гг.). В 1654 г. русские, как известно, отвоевали у поляков Полоцк, Смоленск, Витебск, а летом 1656 г. заняли находившиеся в руках шведов города Даугавпилс и Кокнесе. Открывались благоприятные перспективы для организации широкого сплава по Западной Двине товаров царской казны в Западную Европу (напомним, что осенью 1656 г. царь Алексей Михайлович осаждал Ригу). Как отмечал уже С. М. Соловьев, появилась и мысль о создании царского флота на берегах Восточной Прибалтики, «чтобы государевым кораблям ходить в те места (т. е. в Западную Европу. — *В. Д.*) для тех промыслов»[26]. Известно, что подготовка и создание Новоторгового устава 1667 г. связаны были опять-таки с деятельностью того же Ордина-Нащокина.

Практические результаты этих меркантилистических начинаний сказались уже летом 1657 г., когда, судя по протоколам Рижского торгового суда, обнаружились признаки активности царских факторов в Друе, Екабмиестсе (Екабпилс), и Кокнесе. Торговые агенты царя Алексея Михайловича вступают в контакты с рижским купечеством (Дрейлинг и Пост) и, кажется, также с торговыми агентами из Англии и Голландии. Помимо факторов царя в сплаве «товаров царского величества» активное участие приняли также купцы из Витебска (6 имен в 1660 г.) и Смоленска (4 имени, 1669 г.). Вот несколько цифр о привозе царских товаров в Ригу, зафиксированных в 50—60-х годах: лето 1657 г. — 115 тюков и 200 берковцев пеньки плюс неопределенные «партии»; осень 1658 г. — поташ и зола; май 1660 г. — 6 плотов леса, 107 ластов поташа, 500 берковцев чистой пеньки и 200 берковцев льна. В Риге за эти товары агенты царя (Любовецкий, Мирсвинский, См. Борусович и др.) ожидали получить проволоку, соль, сельдь и другие товары, поступавшие в Ригу с Запада.

Сплав «царских товаров» не прекратился и после потери русскими всей западнодвинской водной артерии в 1661 г. Так, в мае 1661 г. в Ригу прибыли 16 плотов «лесного товара» из Поречья, а в июне 1671 г. — снова «лесные товары» из того же Поречья и еще 2 струга с пенькой. Еще в мае 1675 г. в Риге упоминалась царская монополия на производство и вывоз золы. Душой русской торговли по Западной Двине являлся А. Л. Ордин-Нащокин, лично участвовавший в заключении торговых контрактов с рижанами. Если царская власть считала важным и выгодным

[26] С. М. Соловьев. История России с древнейших времен, кн. VI. М., 1961, стр. 531.

сплав в Ригу леса, золы и пеньки из столь отдаленного от нее района, как верховья Западной Двины или даже верховья Днепра, то какой же была заинтересованность в этой торговле помещиков и купцов северо-восточной Белоруссии!

Особого изучения требует, наконец, привоз в Ригу литовских товаров. Большинство пунктов, упоминаемых в протоколах торгового суда, находится на севере Литвы. Это прежде всего Рокишкис (Ракишки) (тамошний лен, «Rakißker Flachs», — в сотнях записей!), затем Биржай (Биржи), Панделис (Понедели), Купишкис (Купишки), Шедува (Шадов), Кедайняй (Кейданы), Укмерге (Вилькомир), Аникшчяй (Оникшты), Сведасай (Свядощь), Вабальникас (Вобольники), Жагаре (Жагоры) и ряд других. Главный литовский товар — это, конечно, лен. По данным Э. Дунсдорфа, в конце XVII в. из Литвы доставлялось более 60% всей массы льна, поступавшего в Ригу. Наиболее ценный лен привозили из Рокишкиса (в последней четверти XVII в. — по цене 15—20 талеров за берковец), всегда обозначались как «литовские» лен «Pater Noster» (10—15 талеров за берковец) и самый дешевый сорт «Knucken» (8—12 талеров). Лен в Ригу привозили из Литвы не только помещики, но — в еще большей степени — также мелкая шляхта и особенно крестьяне. Изучение литовского подвоза — дело особое, требующее просмотра также и той части протоколов Рижского торгового суда, которая затрагивает «крестьянскую торговлю». Сказанное, разумеется, не исключает того, что из Литвы в Ригу поступали и другие товары. Вот, например, состав грузов, доставленных зимой 1698 г. литовским шляхтичем Иеронимом Петкевичем для его кредитора — крупного рижского купца И. фон Дамме: 1 подвода льна, 18 пур ржи, 4 пуры гороха, 2 мешка пера и 10 бочонков топленого сала (*60*, 157). Поскольку западная и центральная части Литвы тяготели экономически к Кенигсбергскому порту, объединение рижских «торговцев с Литвой» (Littauische Händler) неоднократно жаловалось в суде на массовый транспорт литовских товаров в сторону Кенигсберга даже из северных районов Литвы[27].

Что отправляла Рига вверх по Даугаве в обмен на огромные массы сырья и продуктов, поступавшие на стругах или плотах из великого княжества Литовского? На этот вопрос наш источник дает несравненно менее полный ответ. Но вот важное известие, которое хотя и единично, но все же выходит за рамки простой иллюстрации. Осенью 1662 г. в Рижском торговом суде

[27] См., например, *32*, 299—316 (1689 г. — лен и пенька из района Биржай), *44*, 335—350 (1693 г. — лен и другие товары из района Сведасай, сперва по реке Швентойи, или Свента, и дальше по Неману и т. д. — до Кенигсберга).

слушались показания шести рижских бюргеров — крупных купцов по делу о фрахте «русских» стругов, отправленных вверх по Даугаве с их грузами. Полный список товаров, которые находились на 21 струге, принадлежавшем этой шестерке, выглядел так: соли — около 100 ластов, сельди — 8 ластов, вина французского — 8 больших бочек, сукна — 16 «штук» и 6 поставов (Packen), стекла — 16 ящиков и табака — 143 «свитка» (Rolle) (*5*, 290—294). Насколько типичен этот набор для белорусского импорта через Ригу, сказать пока трудно. Но и сейчас ясно, что импорт явно не покрывал экспорта. Слишком много денег — в виде предварительных ссуд под товары — уходило в поместья панов и шляхты, в сундуки белорусских мещан. Долги отдельных магнатов вместе с процентами (ссудная ставка составляла 10%) достигали, как отмечалось, десятков тысяч талеров. Тезис об активном характере внешнеторгового баланса для Белоруссии и Литвы, выдвигавшийся рядом авторов, может найти конкретное подтверждение в нашем источнике.

Другой вопрос — это характер воздействия описанных здесь торговых связей на экономику и социально-политические порядки в восточных областях Речи Посполитой. Однако важнейшим условием его выяснения, хотя бы частичного, является тщательное исследование всего имеющегося архивного материала (в первую очередь — торговых контрактов), который касается условий обмена сельскохозяйственного сырья и продуктов из Белоруссии и Литвы на соль, промышленные и «колониальные» товары западноевропейского происхождения. Связанная с необходимостью изучения движения цен в XVII в., эта большая проблема представляет собой особый, весьма трудный сюжет.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ С РОССИЕЙ. РИГА 1968

Х. П. Строд (Рига)

ВЛИЯНИЕ ТОРГОВОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ НА РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА ЛАТВИИ В XVIII В.

Торговая политика того или иного государства является частью политики экономической, которой регулируется все экономическое развитие страны в целом. Несомненно, следовательно, и влияние торговой политики государства на развитие сельского хозяйства[1]. Значение данного фактора для Прибалтики усиливалось ее географическим расположением в зоне контактов Восточной и Западной Европы, у берегов хозяйственно и стратегически важного Балтийского моря.

С начала XVIII в. решающую роль в экономике восточного побережья Балтийского моря играла Российская империя[2]. Научное изучение торговой политики царизма в Прибалтике в первой половине XVIII в. начал в 30-х годах нашего столетия Я. Я. Зутис[3], однако довести до конца исследование этой проблемы, с тем чтобы оно охватывало весь этап разложения феодализма, он не успел. Влияние торговой политики Российской империи на экономику Прибалтики осталось недостаточно изученным, что мешает полностью раскрыть закономерности развития народного хозяйства, осветить фактическую роль в нем рыночной

---

[1] М. В. Довнар-Запольский. Народное хозяйство Белоруссии. 1861—1914. Минск, 1926, стр. 2.

[2] К. Лодыженский. История русского таможенного тарифа. СПб., 1886, стр. 5.

[3] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века. М., 1937, стр. 21—41.

конъюнктуры и экономических связей. Целью настоящего исследования является проследить некоторые аспекты влияния торговой политика царского правительства на сельское хозяйство Латвии, основную отрасль ее народного хозяйства в XVIII в. Исследовательская работа в этой области затрудняется целым рядом обстоятельств, особенно тем, что недостаточно изучена не только история торговли, но и история всего народного хозяйства Латвии, а также тем, что таможенные тарифы России по европейской торговле полностью изменялись в рассматриваемый период несколько раз.

Направление специализации сельского хозяйства Латвии в XVIII в. определялось как традицией и потенциальными возможностями хозяйственного предпринимательства, так и конъюнктурой на международном рынке. В 30—40-х годах XVIII в. в Западной Европе начался быстрый рост цен на продукцию сельского хозяйства, причем цены на хлеб особенно стремительно росли в больших портовых городах и несколько медленнее — внутри страны. Кроме того, цены на мясо возрастали с некоторым отставанием от темпов роста цен на рожь[4]. Это способствовало расширению товарного зерноводства в целях экспорта. Таким образом, рост товарного земледелия в Латвии в данный период определялся в основном конъюнктурой на рынках сбыта аграрной продукции в Западной Европе[5].

В первом десятилетии XVIII в. в результате Северной войны роль стимулятора сельского хозяйства — экспортной торговли его продукцией — сократилась в Латвии до минимума. В этот период (1700—1709 гг.) экспорт сельскохозяйственных товаров из Риги по сравнению с предвоенным десятилетием (1690—1699 гг.), когда хлебный экспорт достиг кульминации[6], в основном значительно сократился (по зерновым — на 95—99%, по льняному и конопляному семени — на 18—74%), и только экспорт местного и литовского льна увеличился на 40%[7].

[4] См. F. K. Riemann. Ackerbau und Viehhaltung im vorindustriellen Deutschland. Kitzingen/Main, 1953, Schaubild I, II.

[5] «... цена отвозимого от нас хлеба не всякий год равна бывает, но умножается и упадает, смотря какого плодородия или недород в хлебе в Германии, Швеции, Дании, Голландии, Франции, Гишпании и Португалии» (из доклада чиновника Лифляндской казенной палаты Г. Линка Екатерине II в 1763 г. — ЦГАДА, ф. 16, д. 863, л. 36). То же самое доложил рижский генерал-губериатор Г. Броун Николаю Елагину 13 августа 1774 г. (ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 317, л. 6). Ср. также B. H. Slicher van Bath. Die europäischen Agrarverhältnisse im 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. — A. A. G. bijdragen, XIII. Wageningen, 1965, S. 142—143.

[6] J. Ahvenainen. Der Getreidehandel Livlands im Mittelalter. Helsinki, 1963, S. 229.

[7] In Riga eingekommen und ausgegangen seit A° 1682 (ЦГИА Латв. ССР, ф. 7363, оп. 1, д. 295, лл. 28—30).

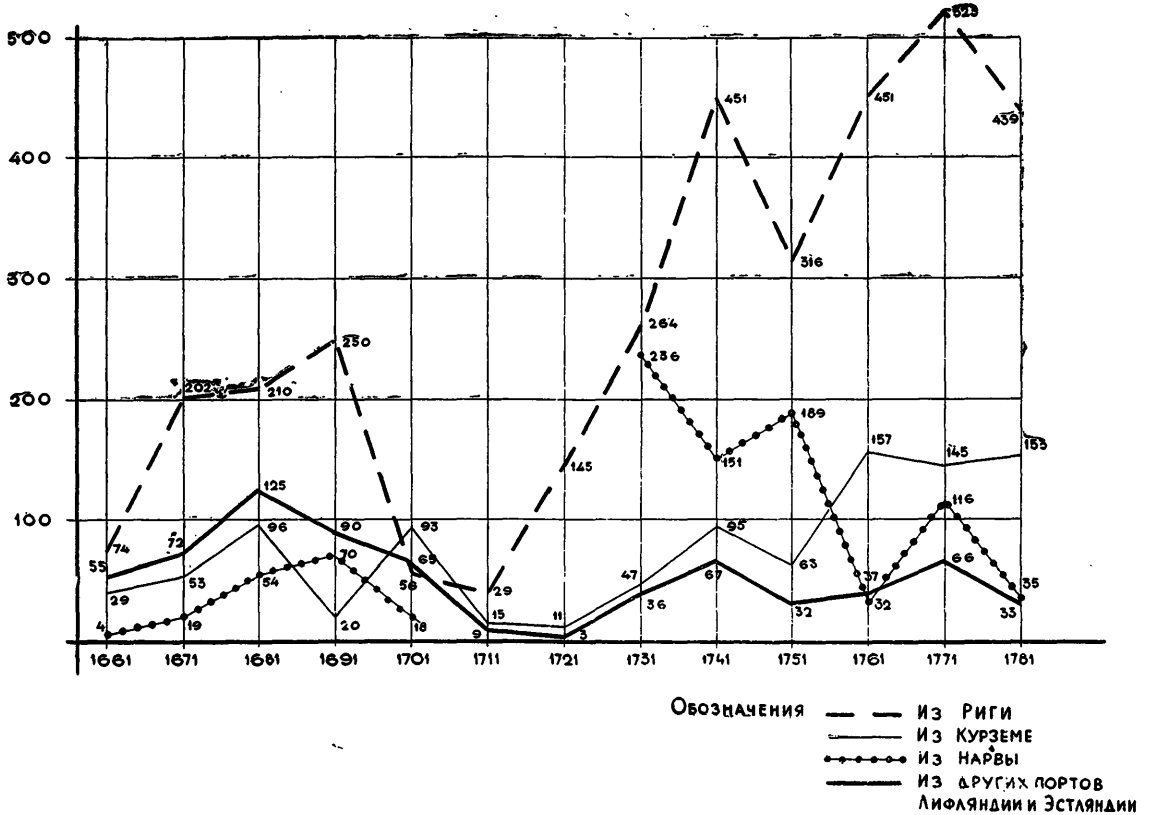

Рис. 1. Количество судов из отдельных портов Восточной Прибалтики, прошедших через Эресунн (Зундский пролив) в 1661—1781 гг.

Взятие Риги русскими войсками в 1710 г. и заключение Ништадтского мирного договора в 1721 г. положили начало присоединению Латвии к России, что создало условия для усиления связей с Россией. Этого факта не могут отрицать даже современные западногерманские «остфоршеры»[8].

С образованием централизованных государств все большее значение приобретала хозяйственная политика, опиравшаяся на ту или иную народнохозяйственную теорию. Со второй половины XVI в. до середины XVIII в. большой популярностью пользовался меркантилизм, который лег в основу хозяйственной политики многих государств, в том числе Швеции и России. Так, уже в XVII в. из четырех важнейших отраслей экономики — сельского хозяйства, промышленности, ремесел и торговли — наиболее важной считалась усиленная централизованная торговля с иностранными государствами, посредством которой казна получала возможность приобретать драгоценные металлы, являвшиеся, по представлениям того времени, основой могущества государей и государств. Таких экономических взглядов придерживался и Петр I[9], хотя он и понимал также значение промышленности и сельского хозяйства. Все народное хозяйство Российской империи в XVIII в. рассматривалось как «dominium regis» русских царей. Для увеличения доходов «короны» приводилась в движение торговая и таможенная политика.

После присоединения Лифляндии и города Риги к России, несмотря на острую нехватку хлеба для армии и населения России, по просьбе лифляндского дворянства, учтенной и в тексте Ништадтского мирного договора, с 1712 по 1741 г., за небольшими исключениями, был разрешен свободный экспорт аграрной продукции из Риги на тех же основаниях, что и во время шведского владычества[10]. Это разрешение было дано прежде всего потому, что из Рижского порта вывозились в основном лифляндские, курляндские, польские и литовские товары и от товарооборота прибалтийских портов в значительной мере зависели поступления иностранной валюты в казну[11], а также и для того, чтобы показать помещикам и купцам польских провинций экономическую выгодность присоединения к России. Активная внеш-

[8] R. Wittram. Peter I, Czar und Kaiser, Bd. II. Göttingen, o. J., S. 98.

[9] В. Витчевский. Торговая, таможенная и промышленная политика России со времени Петра Великого до наших дней. СПб., 1909, стр. 6—13.

[10] Подробнее см. G. Jensch. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur livländischen Wirtschaftsgeschichte in schwedischer Zeit. — Mitteilungen aus der livländischen Geschichte (Riga), Bd. 24, Heft 2, 1930, S. 123—124; Декларация о коммерции на Балтийском море, 9. IV. 1719 (ПСЗ, т. 5. № 3350).

[11] R. Wittram. Peter I, Czar und Kaiser, Bd. II, S. 87.

няя политика Российской империи требовала таких финансовых ресурсов, каких не могли обеспечить одни только налоги на крестьянские и бюргерские хозяйства. Царское правительство рассчитывало получать от рижской торговли до 500 тыс. ефимков в год (примерно такой доход она давала во времена шведского владычества)[12]. Таможенные доходы должны были увеличивать мощь абсолютизма, так как направлялись они главным образом на укрепление военного потенциала. Для достижения этой цели Петр I, как писали современники, пытался «...через малыя пошлины приманить великия количествы товаров»; в условиях конкуренции с Кенигсбергским и Гданьским (Данцигским) портами он пытался привлечь польские товары «яко драгоценность для Риги во все времена, сколько токмо возможно пребудет»[13].

Экспорт зерна из Риги способствовал восстановлению разоренного войной латвийского сельского хозяйства и росту его товарности. В результате сохранения для рижской торговли большей свободы, а с 1724 г. — и фактического снижения пошлин на товары, вывозимые из прибалтийских портов[14], выиграло и правительство. В 1725 г., несмотря на послевоенные трудности, доходы от «немецких пошлин» в Риге поднялись до 238 тыс. ефимков в год[15]. В то же время торговыми тарифами царской России в первой половине XVIII в. фактически запрещался или весьма ограничивался ввоз иностранных промышленных товаров в страну[16]. В результате экспорт России в XVIII в. увеличивался значительно быстрее, чем импорт, причем целым рядом привилегий обеспечивалось процветание торговли в Петербурге[17]. Однако политика меркантилизма, протекционизма и предоставления Петербургу торговых привилегий не могла не привести к торможению торговли в других прибалтийских городах Российской империи.

В первой половине XVIII в. русский хлеб через Рижский порт экспортировался редко, отсюда вывозилось главным образом зерно, поступавшее из польских провинций, т. е. из Литвы и Белоруссии. В 1724 г. были изданы особые правила[18], а в 1733 г. —

---

[12] E. Dunsdorfs. Vidzemes zviedru laika finansi. Rīgā, 1936, 66. lpp.

[13] Мнение Х. Даля о рижской торговле 27 сентября 1774 г. (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, лл. 144—145).

[14] U. L. Lehtonen. Die polnischen Provinzen Russlands unter Katharina II in den Jahren 1772—1782. Berlin, 1907, S. 475.

[15] Нижайшее представление о коммерции города Риги 1744 года июля 24 (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 137).

[16] В. Витчевский. Торговая, таможенная и промышленная политика России..., стр. 13—14.

[17] Там же, стр. 10.

[18] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, лл. 144—145.

декларация «О безопасном продолжении торговли подданными королевства Польского и в. кн. Литовского в Риге и других подвластных Российской державе городах»[19]. Тем не менее подвоз так наз. польского хлеба в Ригу тормозился целым рядом объективных и субъективных обстоятельств. Во-первых, в XVIII в. наблюдался общий упадок экспорта хлеба из Польши[20], что сказалось и на рижской хлебной торговле. Во-вторых, экспорт хлеба тормозили высокие и к тому же двойные пошлины, которые взимались как за провоз зерна через польские владения, так и за его вывоз из Риги. Так, с каждого ласта зерна, вывозимого из Риги, взимались 3 ефимка и 30 грошей, в то время как в Гданьске и Кенигсберге вывозная пошлина составляла всего 1 ефимок и 30 грошей с ласта[21]. Используя географически невыгодное положение Речи Посполитой, которая лишена была выхода к морю и могла отправлять свои товары в страны Западной Европы только через Ригу или прусские порты, царское правительство значительно увеличило пошлины, взимавшиеся в Риге и Даугавгриве. Тяжесть положения польских экспортеров хлеба усугублялась еще больше взяточничеством таможенных чиновников и бюрократической волокитой. Кроме того, ехавшим с обозами из Польши в Ригу купцам в пути часто приходилось уплачивать дополнительные пошлины помещикам, взимавшим за проезд через свои владения мостовые и иные сборы.

После присоединения Лифляндии и Риги к России местные помещики, стремясь распространить свою власть на все крестьянское имущество, выступали как против привилегий городских купцов, предоставлявших тем право предварительной закупки крестьянских товаров[22], так и против скупки продуктов странствующими купцами и продажи хлеба в уездных городах[23]. Правительственная политика поощрения помещичьей торговли, в свою очередь, с одной стороны, содействовала росту товарности мызного сельского хозяйства, а с другой — тормозила капиталовложения в сельское хозяйство, так как торговые операции давали, притом в более короткие сроки, значительно больший доход, чем капиталы, вложенные в хозяйство. Так на данном этапе

---

[19] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 22—23.

[20] W. Naudé. Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. — Acta Borussica. Berlin, 1896, S. 387.

[21] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 24—25. — Экспорт хлеба из Риги затруднялся и в результате повышения курса ефимка по отношению к рублю.

[22] ЦГИА Латв. ССР, ф. 214, оп. 2, Landtags-Acta 1714, Bd. III, Desideria, § 4, S. 241—243; Landtags-Acta 1745, Bd. X, S. 318—319.

[23] Там же, Landtags-Acta 1789, S. 188—189.

увлечение помещиков торговлей как мызной, так и крестьянской продукцией только вело к отвлечению капиталов из сельского хозяйства.

Такое положение, во-первых, уменьшало таможенные доходы правительства и, во-вторых, укрепляло монопольное право лифляндских помещиков на производство прибалтийского хлеба, пользовавшегося спросом за границей. В результате стимулировался рост товарности помещичьего хозяйства и укреплялось крепостничество в Латвии. Способствовала этому также императорская резолюция от 8 июня 1731 г. «Об уравнении в Риге на рожь пошлины против платимой в Кенигсберге и Данциге»[24], которая была в силе фактически до 1741 г.

В хозяйственной практике Российской империи, для которой производство зерна было важной функцией сельского хозяйства, таможенной политикой обычно преследовались две основные цели: во-первых, защита производства хлеба в своей стране и, во-вторых, обеспечение хлебом населения и армии на время неурожаев. В Российской империи, как и в германских государствах, таможенная политика по отношению к экспорту и импорту зерна часто была сориентирована социально: ввоз зерна из других государств в то время, когда цены на хлеб были низкими, облагался высокими таможенными сборами, а вывоз разрешался без сборов; когда же цены на хлеб держались высокие, импорт зерна облагался небольшими, а экспорт, наоборот, — высокими таможенными пошлинами[25]. В периоды народных волнений, а также войн правительство было вынуждено особенно строго придерживаться подобной политики. Так, в 1741 г. в связи с неурожаем и необходимостью снабжать войска правительство запретило вывоз хлеба из Риги, и, несмотря на протесты иностранных государств, этот запрет, за исключением 5 лет, был в силе вплоть до 1762 г.[26]

На торговлю в Риге и экономические связи Риги с Польшей и Курляндией весьма отрицательно повлияли резолюция императ-

[24] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 24—25.

[25] H. Haushofer. Die deutsche Landwirtschaft im technischen Zeitalter. Stuttgart, 1963, S. 109—110.

[26] О взимании пошлин с хлеба в Лифляндии по 22½ ефимка с ласта, 9. VII. 1741 (ПСЗ, т. 11, № 8413); О прекращении отпуска хлеба из Лифляндии и Эстляндии по случаю неурожая, 7. VII. 1742 (ПСЗ, т. 11, № 8580); J. Jenšs. Vidzemes zemnieku pārtikas jautājums 18. gs. un 19. gs. sākumā. — Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls, 1938, Nr. 3, 376. lpp.; Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 26. — Только Швеция по особому договору имела право на вывоз некоторого количества хлеба.

рицы Елизаветы Петровны от 16 декабря 1743 г. и сенатский указ от 25 января 1744 г., которыми евреям запрещалось торговать в России, хотя бы и на ярмарках, и даже вообще проживать в России[27]. Несмотря на жалобы еврейских купцов, преследование евреев продолжалось и в последующие десятилетия[28]. Выступая против еврейской торговли, правительство фактически отстаивало торговые привилегии феодальных городов и помещиков, так как еврейские купцы, действовавшие вне городских гильдий, объективно подрывали хозяйственные основы привилегированных классов.

Кроме того, в 1731 г. лифляндские помещики добились именного указа о запрещении ввоза польской водки[29], обеспечив таким образом свое монопольное право на производство и продажу зерна и водки. В периоды запрещения экспорта хлеба специализация лифляндских имений на винокурении усиливалась настолько, что оно становилось главным источником их доходов.

Торговая политика царского правительства — предоставление торговых привилегий Петербургу, через который должны были вывозиться все товары, производимые в окрестностях Пскова и Великих Лук, а также неоднократные запрещения вывоза так наз. русских товаров через Ригу[30] — весьма ограничивала и развитие рижского хинтерланда, тормозила упрочение его экономических связей с Россией и содействовала сохранению элементов экономической изоляции Прибалтики. Кроме того, из Риги в Россию в соответствии с принципом меркантилизма[31] запрещено было ввозить шелковые ткани, парчу и некоторые другие товары, существовало несколько местных таможенных сборов[32].

После основания Петербурга Россия в XVIII в. не испытывала особой нужды в гаванях Латвии для импорта и экспорта товаров, эти порты были ей необходимы в основном для фискальных и военно-политических целей[33]. Поэтому хозяйственное освоение новоприобретенных прибалтийских территорий затянулось. Ограничение территории рижского хинтерланда и ассортимента товаро-

---

[27] ПСЗ, т. 11, № 8840 и 8867.

[28] ЦГАДА, ф. 16, д. 838, ч. 1, лл. 360—372.

[29] ПСЗ, т. 8, № 5712 и 5977.

[30] Там же, № 5326; Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 32—36.

[31] С. Л. Покровский. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. М., 1947, стр. 77.

[32] Е. Осокин. Внутренние таможенные пошлины в России. Казань, 1850, стр. 112—126, 140.

[33] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 33. — Три четверти государственных доходов расходовались на армию и флот (А. Куломзин. Государственные доходы и расходы в России XVIII столетия. — Вестник Европы, 1869, № 3, стр. 336—351).

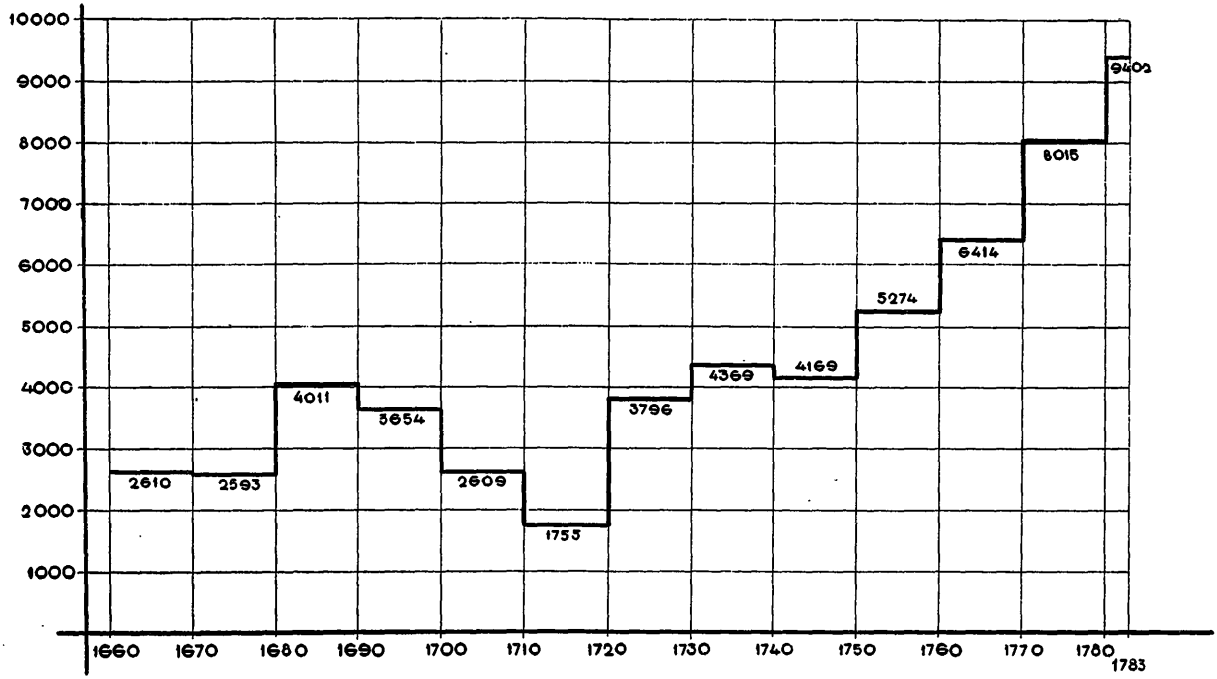

Рис. 2. Общее количество судов из портов Восточной Прибалтики, прошедших через Эресунн в 1660—1783 гг. (суммарно по десятилетиям).

оборота между Россией и Ригой отрицательно сказалось на экономическом развитии Риги и, в конце концов, на таможенных доходах царского правительства, так как большинство товаров из ее хинтерланда стало направляться в Гданьск, Кенигсберг, Клайпеду (Мемель) и Лиепаю. Запрет одной только еврейской торговли уменьшил получаемые казной пошлины примерно на 50 000 ефимков в год[34].

Некоторые представители русского купечества, исходя из принципа, что «коммерция же есть душою государства», просили правительство разрешить вывоз хлеба из Риги, а также, основываясь на опыте других стран, разрешить торговлю еврейским купцам, несмотря на декларацию императрицы Анны Иоанновны в Сенате о том, что «ее величество никакого интереса от христовых неприятелей не требует». Они указывали, что «...в святом писании, в отцах святых церквей и соборных постановлениях и уставах» торговля с евреями не запрещена. Однако эти аргументы успеха не имели.

Таким образом, в первой половине XVIII в. для торговой политики царского правительства в Латвии было характерно стремление к удовлетворению в основном своих фискальных интересов, что, в конце концов, способствовало сокращению экономических связей Риги с Речью Посполитой и Западной Европой. Торговая политика царизма, предоставлявшего торговые привилегии русскому Ливерпулю — Петербургу, содействовала также сохранению элементов экономической изоляции Латвии от России, созданию монополии прибалтийских помещиков на производство зерна и водки. Результатом этого было упрочение крепостничества и союза царского правительства с прибалтийскими баронами, но такое положение не мешало помещикам вместе с рижскими купцами бороться за свободный вывоз хлеба из Риги[35].

Внешняя торговля Риги в первой половине XVIII в. была торговлей феодального города, пользовавшегося посредничеством передовой капиталистической страны Западной Европы — Нидерландов. Основными кредиторами рижской торговли в это время по-прежнему оставались голландские и частично английские купцы, а рижские купцы, в свою очередь, по традиции оставались банкирами хинтерланда Риги — Литвы, Белоруссии и

[34] «... торговля помалу паки упадала и в курляндские и прусские города привлечена была» (Нижайшее представление о коммерции города Риги 1744 года июля 24 — Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 136; ср. «Unterthänigste Vorstellung wegen der Stadt Riga Commertien» — ЦГАДА, ф. 16, д. 838, ч. 1, лл. 221—222).

[35] J. Jeņš. Vidzemes zemnieku pārtikas jautājums 18. gs. un 19. gs. sākumā, 377. lpp.

частично Польши[36]. В результате экономика Латвии в первой половине XVIII в. оказалась более тесно связанной с Польшей и Западной Европой, чем с Россией[37]. И хотя по настоянию связанных с рынком помещиков манифестом от 20 декабря 1753 г. были отменены внутренние таможенные налоги 17 наименований[38] и вместо них в портовых городах был введен один налог в размере 13 коп. с рубля[39], указанные выше причины, тормозившие развитие рижской торговли, сохранились. Особенно высокими пошлины оказались по тарифу 1757 г.[40]

Екатерина II, признавая теоретически, что сельское хозяйство является основным источником внутреннего производства[41], что «торговля уходит оттуда, где ее угнетают, и приходит туда, где не мешают ее спокойному развитию», все же в начале своего царствования не открыла границ для свободной торговли. Однако нужды экономического развития, попытки приобщиться к товарно-денежным отношениям и тяжелое экономическое положение, в котором Россия оказалась в результате Семилетней войны (1756—1763 гг.), диктовали необходимость расширить торговлю и увеличить доходы казны. Новая экономическая политика, которую принялась осуществлять Екатерина II, была фактически сформулирована на конференции при дворе еще до ее воцарения, 5 января 1761 г.: «... ближайшее средство к получению в государстве денег, а именно: тотчас отныне и гораздо прежде весны позволить все те здешнего продукта товары за море отпускать, кои каким-либо образом доныне запрещены были»; хлебный торг признавался самым натуральным для империи[42].

По просьбе иностранных государств, лифляндского дворянства и купечества Сенат осенью 1762 г. приступил к сбору мнений дворянства и казначейства по вопросу об организации хлебного экспорта из Риги. Лифляндское дворянство и городское купече-

[36] R. Wittram. Peter I, Czar und Kaiser, Bd. II, S. 85—86.

[37] Я. Я. Зутис. Политика царизма в Прибалтике в первой половине XVIII века, стр. 40.

[38] ПСЗ, т. 13, № 10164. — На границы Прибалтики с Россией этот указ не распространялся (U. L. Lehtonen. Die polnischen Provinzen Russlands unter Katharina II..., S. 200).

[39] М. Я. Волков. Отмена внутренних таможен в России. — История СССР, 1957, № 2; В. Витчевский. Торговая, таможенная и промышленная политика России, стр. 16; Е. Осокин. Внутренние таможенные пошлины в России, стр. 141; ПСЗ, т. 14, № 10170. — Последние внутренние пошлины (пятенная пошлина) были отменены в 1777 г. (ПСЗ, т. 20, № 14625).

[40] Тариф о сборе в портовых и пограничных таможнях с привозимых и отвозимых товаров пошлин, по всевысочайшему ее императорского величества указу напечатан. СПб., 1757, стр. 24, 31 (Отдел рукописей и редких книг Библиотеки АН Эстонской ССР, Р-218).

[41] К. Лодыженский. История русского таможенного тарифа, стр. 105.

[42] Архив ЛОИИ, ф. 36, кн. 550, лл. 89—91, 96—97.

ство в своем мемориале Сенату от 20 августа 1762 г. писали, что отсутствие разрешения на свободный вывоз хлеба из Риги не только значительно уменьшает доходы государства, помещиков и городов, но и приводит к тому, что поля Лифляндии зарастают травой[43]. Высокие цены на хлеб они объясняли большим спросом на него на международном рынке, а отнюдь не недостатком хлеба в стране и просили установить вечный свободный вывоз хлеба через Ригу[44].

Сбор мнений вызвал оживление экономической мысли. Так, чиновник Лифляндской казенной палаты титулярный советник Г. Линк в своем секретном представлении Екатерине II весной 1763 г. указывал, что Рига — «во всех завоеванных провинциях знатнейший купечественный город»[45] — не дает казне и третьей части тех доходов, которые та могла бы получать. По расчетам Г. Линка (по-видимому, заниженным), казна России в 1762 г. по Лифляндской губернии получила доходов от налогов на сельское хозяйство — 120 тыс. талеров (20%), от пошлин — 380 тыс. талеров (63,4%) и от разных других платежей — около 100 тыс. талеров (16,6%). Кроме мер по оживлению рижской торговли, Г. Линк рекомендовал правительству в течение 2—3 лет подряд предоставлять городу Риге заем — по 500 тыс. талеров в год из 4% годовых[46], чтобы сократить таким образом зависимость рижской торговли от голландского и английского торгово-ростовщического капитала[47]. На представление Г. Линка Екатерина II наложила резолюцию, в которой затруднения рижской торговли объясняла трудностями ее роста после периода упадка во времена шведского владычества. Екатерина рекомендовала расширить рижскую экспортную торговлю без нарушения привилегий[48], что и стало господствующей линией правительственной политики по отношению к рижской торговле.

Указ от 4 апреля 1763 г. о разрешении свободного вывоза

[43] «... die cultivierten Felder in Liefland aus Mangel des Debits wüste liegen bleiben, welcher Debit jedoch um so weniger fehlen könnte, als der liefländische Roggen bekanntermassen deswegen vor andern den Vorzug hat, weil er gedörret ist und viele Jahre lang ohne Schaden conserviert werden kann» (ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 523, л. 791).

[44] ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 523, л. 795.

[45] ЦГАДА, ф. 16, д. 863, л. 39.

[46] Там же, л. 23.

[47] «... ныне комерция большею частью производится чужими деньгами. Англичане и голандцы дают мещанам взаймы деньги с платежом по одному проценту в м[еся]ц и уверяют, будто таких заемных д[ене]г до милиона талеров обращается в мещанах, следовательно больше ста тысяч талеров процентных денег из г[осу]д[ар]ства вывозят» (ЦГАДА, ф. 16, д. 863, л. 40).

[48] «Ныне по правилу оную удобно без нарушения привилегий умножать их торговлею и выпуском своих произращений за море» (резолюция Екатерины II на рекомендации Г. Линка 1763 г. — ЦГАДА, ф. 16, д. 863, л. 52).

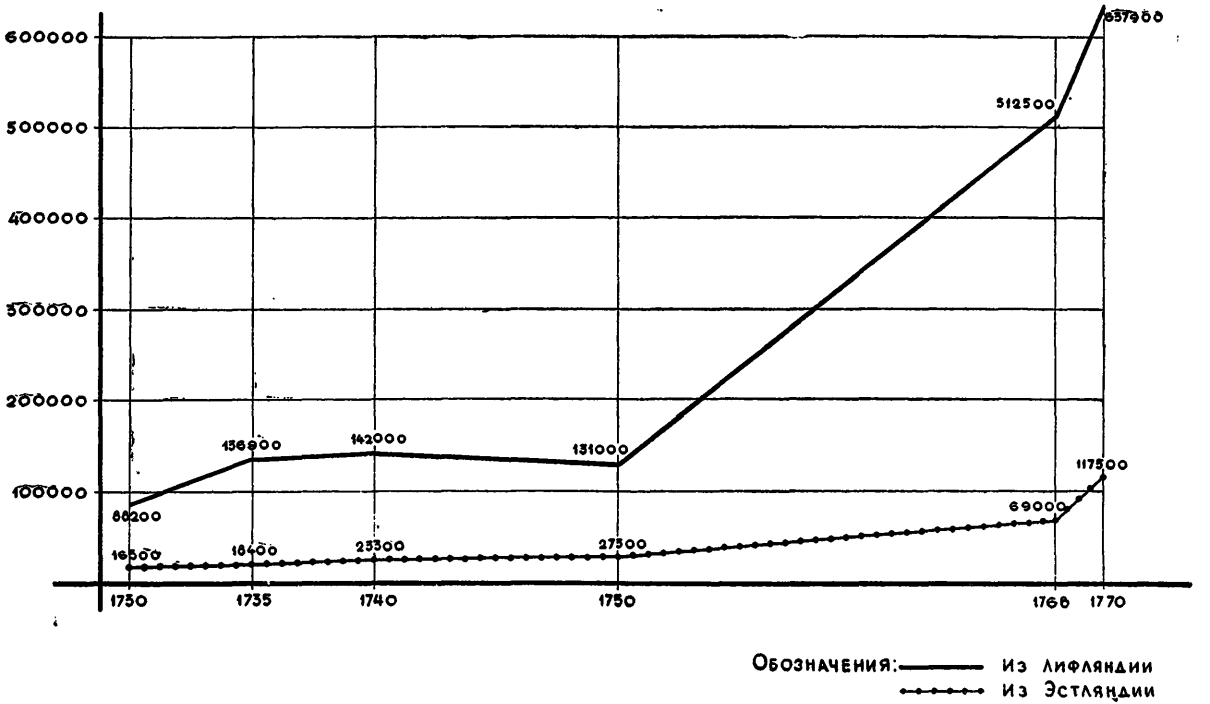

Рис. 3. Доходы казны Российской империи от Лифляндской и Эстляндской губерний в 1730—1770 гг. (в руб.).

хлеба из Лифляндской губернии за границу «на всегдашние времена»[49] открыл новую эпоху в торговой политике России в Прибалтике. Однако смысл этого указа будет не вполне понятен без знакомства с другим законодательным актом. После присоединения Лифляндии и Риги к Российской империи многие из шведских торговых установлений, особенно в портовых городах, утратили свою силу и были заменены новыми распоряжениями, изданными местными городскими властями. Эти новые распоряжения часто не соответствовали духу торговых законов, действовавших в других городах России, и не были утверждены законодательством империи, что нередко вызывало разного рода затруднения. Стремясь упорядочить торговлю, правительство 17 апреля 1763 г. учредило в Риге комиссию для сбора и пересмотра действующих торговых уставов[50]. В результате работы этой комиссии был составлен особый Устав о рижской коммерции, который 7 декабря 1765 г. был утвержден императрицей Екатериной[51]. В целях стимулирования торговли в Риге с 1764 г. под постоянным наблюдением Екатерины II производились работы по благоустройству Рижской гавани и углублению фарватера реки Даугавы[52].

Торговая политика, осуществлявшаяся царским правительством в Латвии в 60-х годах XVIII в., повлекла за собой некоторые изменения как во внутренней, так и во внешней торговле. Устав о рижской коммерции 1765 г. расширил привилегии помещиков в области торговли, легализовал торговлю дворян с крестьянами, что привело к сужению, а порой и приостановке крестьянской торговли Риги и других городов, широко практиковавшейся еще в XVI—XVII вв.[53] Это тормозило рост товарно-денежных отношений в крестьянских хозяйствах и городах, так как бо́льшую часть доходов от торговли путем неэквивалентного обмена при-

[49] Об отпуске хлеба из Лифляндии за границу, 4. IV. 1763 (ПСЗ, т. 16, № 11785).

[50] ПСЗ, т. 16, № 11798; Дело о рижской коммерции, производившееся в Рижской комиссии под главным смотрением ген[ерал]-губ[ернатора] генерала Броуна (ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 268); мнение Рижской комиссии тамошней коммерции (ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 909).

[51] «Пункты, выбранные из мнения учрежденной в Риге по высочайшему ее императорского величества повелению для приведения рижской торговли в цветущее состояние комиссией и на всевысочайшую апробацию всеподданнейше представляется» (ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 67, лл. 28—347). — Подробнее см. J. Jenšs. 1765. gada Rīgas tirdzniecības likums. — Latv. PSR ZA Vēstis, 1955, Nr. 4, 45.—64. lpp.

[52] Бумаги императрицы Екатерины II. — Сборник Русского исторического общества. т. 9. СПб., 1872, стр. 49—50, 90—92; т. 13. СПб., 1874, стр. 4—6, 11—12, 105.

[53] J. Jenšs. Tirdzniecība un kuģniecība latviešu tautas dzīvē un dzejā. — Latviešu tautas dainas, XII. Rīgā, 1932, 301.—331. lpp.

сваивали помещики. Поощрение помещичьей эксплуатации крестьян и городов, осуществляемой через торговлю, способствовало сохранению феодальных устоев.

Составляя торговый устав 1765 г., правительство старалось «коммерцию Риги приумножить» путем привлечения в Рижский порт части товарооборота Кенигсберга и Либпау[54]. Торговый оборот этих городов составлял около 4 млн. ефимков, из которых купцы получали до четверти миллиона в год, а государство в виде пошлин — около полумиллиона[55]. Отмена шведского торгового устава для Риги от 1696 г., составленного в интересах шведских феодалов и не только не способствовавшего развитию, но даже не учитывавшего торговых связей с Россией через Псков и Новгород, содействовала развитию этих связей. Во второй половине XVIII в. Рига во все большей степени становилась местом сбыта некоторых товаров (пеньки, льна, сала, леса), поступавших из Смоленской, Вяземской, Орловской и других внутренних российских губерний[56].

В зависимости от развития транспортной техники, состояния дорог, спроса на разные виды товаров на международном рынке[57], удобства и стоимости транспорта и срока сохранности товаров в дороге, рижский хинтерланд был весьма различным для каждого определенного вида товаров. Из наиболее отдаленных от Риги мест привозились лен и мачтовый лес. Еще в конце XVIII и начале XIX в. мачтовый лес прибывал из таких отдаленных губерний, как Казанская, Тамбовская, Орловская, Тверская и Волынская, причем в пути он находился обычно два года[58].

Экспорт аграрной продукции, по мнению либеральных экономистов, должен был дать помещикам и купцам деньги для приобретения отечественной промышленной продукции и таким образом способствовать развитию промышленности[59]. Однако в торговой политике по-прежнему господствовали устаревшие взгляды. Так, правительство, объясняя дороговизну хлеба в стране тем, что он свободно вывозится за границу, в 1757 и 1766 гг. повысило вывозные пошлины на русскую рожь. Принятие

[54] «Поляк, литовец и курляндец должны в мере, в весу, в браке, в расходах, в пошлине и наконец в цене товаров все то находить в Риге, что находится в Кенигсберге и других портах» (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 146).

[55] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 147.

[56] J. Jenšs. 1765. g. Rīgas tirdzniecības likums, 63.—64. lpp.

[57] Ср. B. H. Slicher van Bath. Die europäischen Agrarverhältnisse im 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, S. 142.

[58] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā un Kauguru nemieri 1802. g. Rīgā, 1953, 18.—19. lpp.

[59] В. Витчевский. Торговая, таможенная и промышленная политика России, стр. 26—27.

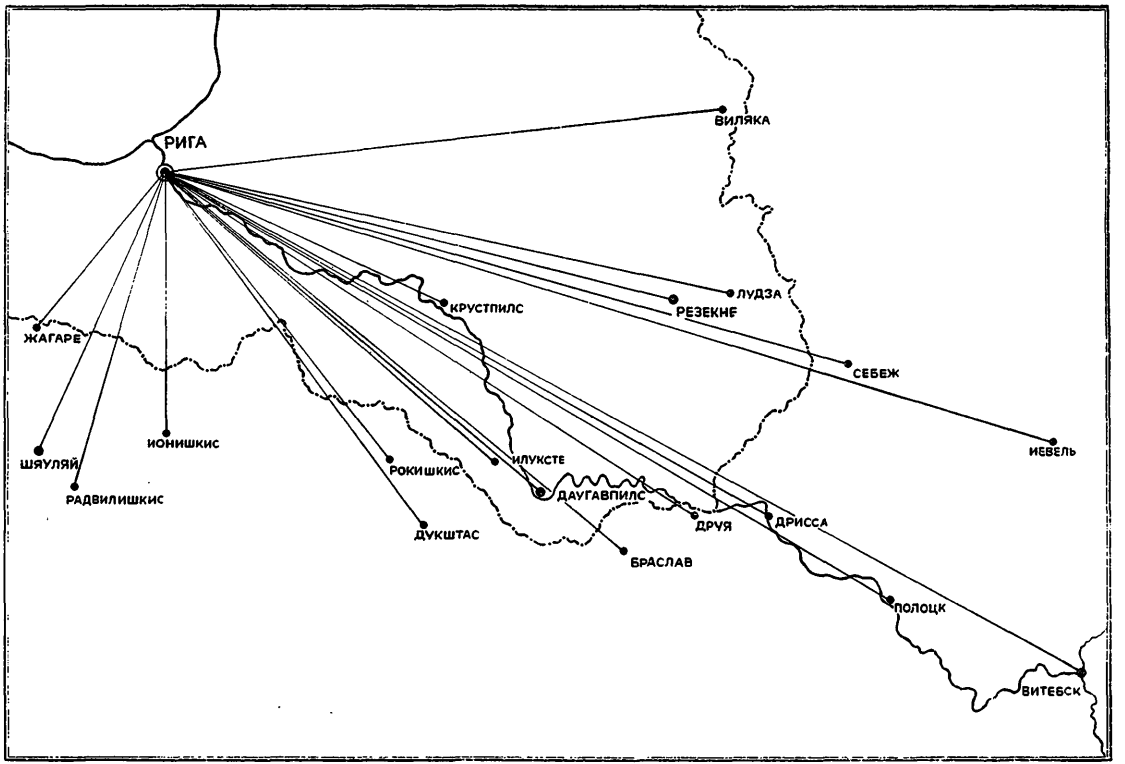

Рис. 4. Стабильный хинтерланд города Риги во второй половине XVIII в. (схема).

этого решения стимулировалось международным положением. Лифляндский генерал-губернатор, стремясь сохранить экспорт хлеба и обеспечить доходы помещикам, неоднократно вынужден был вступать с Сенатом в пререкания, доказывая, что не вывоз хлеба из России приводит к повышению цен на него, что зерно на экспорт привозится в Ригу в основном из Курляндии и Польши[60]. Повышение цен на хлеб в 1767 г., происшедшее после разрешения свободного вывоза зерна за границу, генерал-губернатор объяснял главным образом развитием винокурения и отправкой водки в Петербург и внутренние губернии России[61]. Лифляндским помещикам и купцам удалось сохранить возможность экспорта хлеба за границу, однако торговля хлебом в значительной мере тормозилась взимавшимися в Риге высокими вывозными пошлинами, ибо фиск требовал увеличения доходов, которые направлялись главным образом на ведение активной иностранной политики. Основной доход рижской таможне по-прежнему приносили так наз. польские товары. Торговая политика России по отношению к Польше преследовала в основном одну цель — обеспечить все возрастающий привоз так наз. польских товаров в Рижский порт и таким образом умножать таможенные доходы империи. Составной частью этой торговой политики была торговая политика России, проводившаяся в Курляндии.

Уже во время царствования Анны Иоанновны в результате прокурляндской политики Э. Бирона предпринимались попытки улучшить сбыт курляндской аграрной продукции. Курляндским купцам и помещикам разрешалось придерживать привезенные в Ригу товары на складах в ожидании лучших цен. Кроме того, они освобождались от некоторых сборов в пользу магистрата. Несмотря на протесты лифляндских помещиков, курляндцы не только сохранили эти права, но и добились их подтверждения в 1765 г. Уставом о рижской коммерции[62]. В результате в третьей четверти XVIII в. значительно возрос привоз курляндского хлеба в Ригу. «Хлебный торг сих герцогств, — писал герцог Эрнст Бирон Екатерине II, — с городом Ригою во время владения нынешнего светлейшего герцога знатно умножился, а количество вывозимого из оных в Ригу хлеба столь велико, что вывозимое туда в прежние времена с оным никаким образом уравнено быть не может...»[63] Используя увеличение транзита польских и рост

[60] ЦГИАЛ, ф. 1341, оп. 303, д. 1651, лл. 391—392.

[61] Там же, л. 393.

[62] Мнение Х. Даля о рижской торговле 27 сентября 1774 г. (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 145).

[63] Только из герцогских экономий, не считая сданных в аренду, в Ригу ежегодно привозилось не менее 2000 ластов хлеба (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, л. 171).

привоза курляндских товаров в Ригу для умножения своих доходов, герцог курляндский наложил на эти товары «пошлины прежде небывалые». Кроме того, сохранив на курляндском побережье законы, невыгодные для потерпевших крушение кораблей, курляндцы, по мнению обер-инспектора рижской торговли Х. Даля, стремились привлечь торговые суда в незамерзающий Лиепайский порт[64]. Все это не могло не обострить российско-курляндских отношений. Лифляндские помещики уже в 1767 г. инструкцией, составленной для их делегатов в Екатерининской законодательной комиссии, поручали последним добиться ограничения конкуренции курляндского хлеба, т. е. ограничения привоза его в Ригу[65].

28 января 1768 г. обер-инспектор рижской торговли Х. Даль по просьбе магистрата Риги доложил генерал-губернатору Г. Броуну, что поскольку за аграрную продукцию, вывозимую через Рижский порт, взимаются полные лицензионные, порторийные и городские акцизные сборы, а за ту же продукцию, вывозимую сухим путем, через Пруссию, — только порторий, то польские купцы закупают товары даже в Курляндии и вывозят их за границу сушей. В целях увеличения доходов казны Х. Даль рекомендовал облагать товары, вывозимые из России сушей, такими же пошлинами, как и товары, экспортируемые морским путем через Ригу[66]. Кроме того, Х. Даль указывал, что по заключенному в XVII в. с Ригой договору Курляндскому герцогству разрешалось отправлять за границу только 2 корабля с сельскохозяйственными продуктами в год, между тем как теперь из Лиепаи ежегодно выходит 200 судов. Он указывал также на то, что города Елгава (Митава) и Екабмиестс (Якобштадт) занимаются перепродажей товаров, следующих в Ригу. Х. Даль настаивал на отмене пошлин на товары, прибывающие в Ригу из ее хинтерланда, как на мере, выгодной не только для купцов, но и для государства. Курляндская проблема обострилась в связи с тем, что в 1766 г. устье реки Лиелупе переместилось из Даугавы в Рижский залив и оказалось, таким образом, на территории герцогства. 19 февраля 1768 г. генерал-губернатор Г. Броун обратился в Сенат с просьбой об ограничении курляндской торговли[67]. Однако русский двор, надеясь усилить влияние России в Курляндии, избрал другой путь — бракосочетание наследника курляндского престола Петра Бирона и княжны Евдокии

[64] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, лл. 147—148.
[65] ЦГИА Латв. ССР, ф. 214, оп. 2, д. 222, л. 40.
[66] ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 278, л. 12.
[67] Там же, лл. 14—22.

Юсуповой[68]. Кроме того, в этот период готовился раздел Польши, что, по-видимому, и отодвинуло решение данного вопроса на 80-е годы XVIII в.

Первый раздел Польши в 1772 г. и присоединение Латгалии к России создали условия для усиления экономических связей Риги с так наз. польскими провинциями. В случае обложения пошлиной аграрной продукции, привозимой в Ригу, «белорусские обитатели, — как правильно указывал Х. Даль, — не будут в состоянии земледелия и хлебопашества своего продолжать в мерах прежде бывших»[69]. Указом Сената от 4 февраля 1773 г. разрешалось всю аграрную продукцию Польши, Литвы, Курляндии и Белоруссии как по суше, так и по Даугаве пропускать в Ригу без пошлин[70]. По мнению правительства, Рижский порт «... возъымеет щастие быть портом польским и литовским». Поэтому правительство старалось, «... дабы польской и курляндской торг обласкать всяким найвозможным образом и тем более привлечь оной к Риге»[71]. Для достижения этой цели и уменьшения конкуренции прусских портов[72] были предприняты обширные работы по углублению фарватера Даугавы у порогов и благоустройству Рижского порта, которые продолжались до середины 80-х годов[73]. Эта торговая политика способствовала превращению Риги в торговый центр также и для Латгалии, развитию торговых связей Риги с Белоруссией и вместе с тем усиливала давление России на Курляндию. В 1778 г. генерал-губернатор Г. Броун неоднократно обращался к Екатерине II с просьбой ограничить конкуренцию курляндских портов, а 24 декабря даже предлагал отнять (apprgpriieren) у Польши Лиепаю и Вентспилс[74].

Развод герцога курляндского Петра Бирона с Евдокией Юсу-

---

[68] A. Seraphim. Die Geschichte des Herzogtums Kurland (1561—1795). Zweite Auflage. Reval, 1904, S. 310—311.

[69] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 149.

[70] U. L. Lehtonen. Die polnischen Provinzen Russlands unter Katharina II..., S. 481—482.

[71] По промемории главной над таможенными сборами канцелярии о рассмотрении комиссии об отпуске российским купцам покупных в Риге товаров в Польшу беспошлинно равно из Польши в Ригу провозить, так, как полякам дозволено (ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 460, лл. 1—15); мнение Х. Даля о рижской торговле от 27 сентября 1774 г. (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 145).

[72] M. Broszat. 200 Jahre deutsche Polenpolitik. München, 1963, S. 15, 23.

[73] Доклад генерал-прокурора Вяземского от 2 марта 1786 г. Екатерине II об устройстве Рижской гавани (ЦГАДА, ф. 16, д. 838, ч. 1, лл. 457—464); доклад генерал-прокурора о состоянии плотины в Риге (там же, лл. 469—478); приложение к плану постройки Рижской гавани от 17 апреля 1785 г. (там же, лл. 483—495).

[74] ЦГАДА, ф. 16, оп. 1, д. 862, ч. 6, лл. 99—101, 102—108, 123—124 и др.

повой и его женитьба в 1779 г. на А. Медем ухудшили отношения Курляндии с Россией. В 1782 г. генерал-губернатор Г. Броун вручил герцогу предложения своего правительства. Царское правительство требовало, «чтоб привозимым через Курляндию из Польши и Литвы в Ригу или отвозимым из Риги в Литву и Польшу товарам не платить в Курляндской земле никакой пошлины»[75]. Кроме того, правительство России настаивало — на основании договора, заключенного в 1615 г. между герцогом курляндским Фридрихом-Казимиром и городом Ригой, — чтобы вся курляндская торговля велась через Рижский порт, ибо в то время Курляндия «от всей собственной торговли отказалася». Герцог курляндский и дворянство просили царское правительство отказаться от этого требования, мотивируя свою просьбу тем, что в случае его принятия часть аграрной продукции юго-западной Курляндии будет вывозиться через Клайпеду и что западная Курляндия придет «в крайнее разорение»[76]. В ответе на протест России против взимания герцогских пошлин, препятствующих торговле с Ригой, и против использования так наз. берегового права при кораблекрушениях герцог пытался доказать свое содействие рижской торговле[77]. Комиссия «для разбирательства имеющихся между Лифляндиею и Курляндиею споров», собравшаяся под руководством Г. Броуна и А. Воронцова в Рижском замке 29 апреля 1783 г., уже 4 мая отклонила все ссылки курляндской стороны на старые, выгодные ей договоры с Ригой и Россией, отвергла все возражения герцога и потребовала, чтобы до 8 мая была заключена новая конвенция с Россией на основе договора с Ригой от 1615 г.[78]

Не увенчались успехом также попытки курляндской стороны, обещавшей «торгу с Ригою всяце поощрять», добиться того, чтобы приходы восточной части Курземского полуострова были исключены из зоны, которая должна будет поставлять свою аграрную продукцию в Ригу, в связи с их экономическим тяготением к Лиепае и Вентспилсу[79]. На заседании комиссии были

[75] Перевод документа (Exposé) в защиту прав курляндской торговли (ЦГАДА, ф. 16, д. 862, ч. 8, л. 265).

[76] «Если... хлеб из последних мест в Ригу вывозить бы должно, то неминуемы бы сего следствия было, что, по невозможности привоза хлеба из сих, частью более 200 верст отдаленных мест в Ригу, хлебопашество оных вовсе бы уничтожилось; утесненные тамошние жители, не имея никаких денежных доходов, пришли бы в совершенную бедность» (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, л. 179; ср. ЦГАДА, ф. 16, д. 862, ч. 8, л. 276).

[77] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, лл. 169—170.

[78] Протокол учрежденной от ее величества императрицы всероссийской в Риге в 1783 году для разбирательства имеющихся между Лифляндиею и Курляндиею о торгу и межей споров Комиссии. Перевод (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, лл. 202—203).

[79] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, лл. 206—207, 210.

зачитаны ходатайства городов Елгавы, Вентспилса и Лиепаи о сохранении их хинтерландов и доходов, однако по настоянию российской стороны они не были приняты во внимание и «... курляндские господа комиссары благоволили сии прошения назад взять»[80]. Все пошлины с товаров, следующих через Курляндию в Ригу, были отменены, и герцогу было вменено в обязанность сохранять в исправности все дороги и мосты. Курляндские помещики вынуждены были также дать обещание впредь возвращать в Лифляндию беглых крестьян. Слокский приход, включая устье реки Лиелупе, был присоединен к России[81].

«Торговая и межевая конвенция между ее величеством государыней императрицею всероссийской и его светлостью герцогом и чинами герцогств Курляндии и Семигалии», составленная комиссией Броуна — Воронцова и подписанная 10 мая 1783 г., запрещала основание в Курляндии новых портов[82], подавляла торговлю ее городов[83], ставила Курляндию в полную экономическую зависимость от России и подготовила ее дальнейшее политическое поглощение[84]. Таким образом, этот документ способствовал усилению экономического значения Риги и вместе с тем тормозил специализацию западной Курляндии на производстве зерна, обеспечив лучшие условия для выращивания клевера и картофеля и способствуя тем самым назреванию кризиса паровой системы земледелия.

Торговые связи с Ригой соседних с Прибалтикой русских провинций во второй половине XVIII в. также тормозились устаревшими таможенными барьерами, воздвигнутыми в результате недальновидной торговой политики царского правительства. Бездорожье и торговая политика царизма ограничивали и без того небольшие возможности русского хлеба (в конце XVIII в. русский хлеб занимал шестое место в экспорте России[85]) в его конкуренции с хлебом прибалтийским. И если в первой половине века против ограничений торговли протестовали в основном рижские купцы, то во второй его половине в результате роста

[80] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 155, л. 208.

[81] A. Seraphim. Die Geschichte des Herzogthums Kurland (1561—1795). Zweite Auflage, S. 314.

[82] ЦГИА Латв. ССР, ф. 77, оп. 3, д. 1, л. 6, § 10.

[83] Жалоба Екабмиестса от 22 марта 1791 г. (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 158, лл. 262—264); жалоба Лиепаи от 15 апреля 1797 г. (ЦГИАЛ, ф. 3, оп. 1, д. 814, лл. 1—10).

[84] Екатерина II была так благодарна курляндским депутатам в комиссии за чисто формальную оппозицию ее планам, что каждого из 6 делегатов наградила подарком в 2 тыс. руб. (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 158, лл. 88—98).

[85] С. А. Покровский. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России, стр. 248.

товарности русского сельского хозяйства такие протесты во все возрастающем количестве стали поступать от русских помещиков и купцов. В конце 70-х годов XVIII в. правительству были поданы жалобы на слишком высокую пошлину, которая взималась в Рижском порту с русской ржи по тарифам 1757 и 1766 гг. и составляла примерно половину ее стоимости[86]. В результате этого, как указывалось в жалобах, помещики соседних с Прибалтикой русских губерний «впадали в долги», а крестьяне бросали земледелие. Правительству рекомендовалось для поощрения сельского хозяйства и увеличения зажиточности населения разрешить вольный вывоз русского хлеба через Ригу и пошлину «до всех российских портов генерально уравнительным положением установить и с российской ржи брать в Риге не больше пошлины, чем со ржи лифляндской, курляндской и польской»[87]. Для обеспечения населения продовольствием предлагалось по примеру Лифляндии устроить запасные хлебные магазины как в деревнях, так и в городах. Эти предложения, изложенные в жалобах, были составлены под влиянием теории о свободе торговли[88], согласно которой государство лишь тогда достигнет процветания, когда «душа благоустроенного государства» — свободная торговля — не будет подавляться[89].

В третьей четверти XVIII в. значительно тормозился также привоз в Ригу русских мануфактурных изделий, так как, прежде чем вывезти их за границу, надо было уплатить так наз. петербургскую пошлину за ввоз в Лифляндию и вывозную пошлину за экспорт из Риги. По указу от 7 февраля 1773 г. пошлина по так наз. петербургскому тарифу не взималась с белорусских фабричных товаров, но в соответствии с § 6 этого указа взималась с русских фабричных товаров. В результате в Риге усилилась конкуренция белорусских купцов[90], которую обер-инспектор

---

[86] «Оная пошлина, как из содержания дела доказывается, есть весьма высока к существенно по состоянию такого учреждена товару, вывоз коего хотя именно и не запрещен, но однакож так отягощен, что сам собою он перестать должен. Во много различном рассуждении произрастает из того вред, а не в едином не предвидится из того пользы...» (ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 60, л. 4).

[87] ЦГИАЛ, ф. 46, оп. 1, д. 60, л. 5.

[88] «Весь свет удостоверен в правде того сокровища, что сколь более вывоз хлеба облегчается, то тем паче государства обитатели поощряются на размножение и распространение полей обращать свое тщание» (ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 60, л. 5).

[89] «...свободная торговля яко душа благоустроенного государства никоим образом переменою угнетаема не будет» (ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 60, л. 6).

[90] «Мнение Даля о белорусском и российском торге с Ригою», 1773 г. 6. XI. Копия (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, лл. 198—199).

рижской торговли Х. Даль просил генерал-губернатора Г. Броуна устранить, установив для всех купцов одинаковые условия торговли[91]. Так как экспорт русских товаров через Ригу облагался полной пошлиной, то, как указывал Х. Даль, русские товары ввозились в Лифляндию не по Даугаве, а по суше и продавались в Тарту, Валмиере, Валке и Цесисе, а потом уже как местные товары привозились в Ригу. Таким образом, при посредничестве малых лифляндских городов часто возможно было вывозить товары за границу почти совершенно беспошлинно[92]. Г. Броун своей резолюцией от 18 ноября 1773 г. одобрил предложения Х. Даля и послал их на рассмотрение правительства[93]. Однако при снижении в 1780 г. таможенных пошлин было оговорено, что к Лифляндии и Эстляндии это не относится[94].

Кроме того, бывали случаи, когда чиновники по собственному произволу тормозили пропуск товаров из России в Ригу и обратно. Для обеспечения спокойной торговли генерал-губернатор Г. Броун в ответ на жалобы лифляндского помещика Карла Толля и латгальского помещика Доминика Рыка 11 февраля 1783 г. был вынужден дать повторное распоряжение пограничным постам от Саласпилса до устья реки Айвиексте не задерживать торговлю[95]. Несмотря на протесты помещиков и купцов, с 1788 по 1795 г. экспорт хлеба из Риги, за исключением транзитного хлеба из Курляндии и Польши, был запрещен[96], что пагубно сказалось на развитии сельского хозяйства.

Таким образом, во второй половине XVIII в. для торговой политики царского правительства в Латвии в общем была характерна либерализация как условий торговли, так и сословного уклада городов. Понижение в последней четверти столетия вывозных пошлин и организация в конце века запасных хлебных магазинов способствовали росту привоза русского хлеба, льна, пеньки в Ригу, вывозу лифляндской водки в Россию и укреплению экономических связей с Россией. Некоторые из традиционных для торговли Риги импортных товаров (например, табак

---

[91] «...коммерция выйдет из своего равновесия и великороссийское купечество не может быть в состоянии собственной земли своей продавать товары, но через белоросснйских купцов в чувствительный убыток и разорение приведено будет» (Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 199).

[92] Архив ЛОИИ, ф. 36, оп. 1, д. 552, л. 202.

[93] Там же, л. 204.

[94] Об уменьшении таможенных пошлин с разных продуктов, кроме Лифляндии и Эстляндии, 22/24. IX. 1780 (ПСЗ, т. 20, № 15066).

[95] ЦГИА Эст. ССР, ф. 279, оп. 1, д. 397, лл. 1—2.

[96] J. J e n š s. Vidzemes zemnieku pārtikas jautājums 18. gs. un 19. gs. sākumā, 378.—379. lpp.

и железо) превратились в экспортные товары[97]. Торговая политика российского правительства способствовала привозу в Ригу аграрной продукции из Белоруссии, Литвы, Курляндии и Польши и экспорту рижских товаров в эти области. В результате торговля Риги в эти десятилетия значительно развилась и возросла. Если с 1750 по 1759 г. в Ригу прибывало в среднем 540 кораблей в год, то с 1776 по 1785 г. в Рижский порт приходил уже 841 корабль в год, а в конце столетия — по 1000 кораблей ежегодно[98]. Доходы помещиков от зерноводства увеличивались быстрее, чем от других отраслей хозяйства. Однако царское правительство и в дальнейшем стремилось к укреплению экономических позиций Петербурга путем ограничения торговли соседних с ним портов, что тормозило рост экспорта сельскохозяйственных товаров через Ригу и развитие экономических связей с Россией. В результате и во второй половине XVIII в. экономические связи Латвии с Белоруссией, Литвой, Польшей и Западной Европой оставались более тесными, чем ее связи с Россией. На развитии единой латвийской экономики отрицательно сказывалось превращение в XVIII в. областных границ Латвии в государственные границы России и создание таможен на этих границах (до 1772 г. — граница Лифляндии с Латгалией и Курляндией, до 1795 г. — граница с Курляндией).

Торговая политика Российской империи имела и некоторые социальные аспекты. В XVIII в. прибалтийские помещики при поддержке государства все чаще нарушали средневековый принцип, согласно которому бюргерские занятия считались принадлежностью третьего сословия. В результате значительно ускорилось разложение экономических основ феодального города и под защитой абсолютизма, который был формой диктатуры дворянства, в городе и в деревне были созданы условия для вызревания элементов того социально-экономического строя, которому предстояло отрицать абсолютизм. Конъюнктура рынка сбыта аграрной продукции и политика содействия развитию торговли играли значительную роль в первоначальном накоплении капитала в руках как третьего сословия, так и помещиков. Концентрация основных доходов от торговли в руках помещиков, заинтересованных в приобретении предметов роскоши, и нарождающейся буржуазии, интересы и помыслы которой в XVIII в. в Прибалтике (имеются в виду бюргеры немецкой национальности) значительно сближали ее с помещиками, причем в большой степени

[97] E. Dunsdorfs. Rīgas tirdzniecības parašas 17. un 18. gadu simtenī. — Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls, 1938, Nr. 2, 274.—275. lpp.

[98] М. К. Степерманис. Латвия. — Очерки по истории СССР. Вторая половина XVIII в. М., 1956, стр. 691.

также в отношении направления вложения капитала, тормозила развитие производства орудий труда и предметов народного потребления. Разложение феодальной торговли городов и рост товарного обращения между городом и деревней способствовали разложению ярмарочной торговли, появлению лавочной торговли и образованию слоя торгующих крестьян.

Внешнеторговые тарифы второй половины XVIII в. преследовали фискальные цели. В результате доходы казны от таможенных сборов увеличились с 3 млн. руб. в 1767 г. до 5,4 млн. руб. в 1795 г. Несмотря на увеличение этих косвенных налогов и их давление на торговлю, рост таможенных доходов в XVIII в. отставал от роста доходной части бюджета империи. В условиях весьма активной внешней политики и войн дефицит бюджета России к концу века достигал 215 млн. руб.[99] Это в свою очередь вызывало новое увеличение пошлин, ограничивавших, в конечном итоге, развитие сельского хозяйства.

Торговая политика царизма в Латвии определялась целым рядом факторов, важнейшими из которых были внутреннее социально-экономическое и внешнее, особенно военно-политическое, положение и политика России, ее хозяйственная специализация, а также господствовавшая в то время народнохозяйственная теория. Поражение Швеции и Польши в борьбе за dominium maris Baltici в начале XVIII в. и последовавшее за этим их экономическое ослабление привели к осуществлению идей Петра I о господстве Российской империи над Восточной Прибалтикой и тем самым над Балтийским морем[100]. Развитие экспортной торговли аграрной продукцией через прибалтийские порты регулировалось торговой политикой Российской империи, которая в XVIII в. и первом сорокалетии XIX в. полностью отвечала интересам дворянства и лишь отчасти — интересам буржуазии. Выгодное географическое положение Латвии и высокий спрос на аграрную продукцию на рынках Западной Европы обеспечивали условия для быстрого экономического развития. Однако торговая политика абсолютизма, стимулируя превращение помещичьих имений в основных производителей аграрной продукции и сдерживая до начала XIX в. крестьянскую торговлю, тормозила экономическое развитие Латвии. Влияние общеевропейских экономических процессов на Восточную Европу, увеличение спроса на продовольственные и сырьевые товары в капиталистических странах Западной Европы были использованы с помощью внеш-

[99] С. М. Троицкий. Финансовая политика русского абсолютизма во второй половине XVII и в XVIII в. — В кн.: Абсолютизм в России XVII—XVIII вв. М., 1964, стр. 313—314. 316—317.

[100] См. K. Marx. Secret diplomatic history of the eighteenth century. London, 1899, p. 38.

ней и внутренней торговой политики царским правительством, дворянством и городским патрициатом Латвии для достижения своих корыстных целей, что, в конце концов, привело к некоторой стабилизации феодальных порядков в интересах господствующих классов. Для Российской империи до середины XIX в., как и для других феодальных государств, был характерен фискальный характер налогообложения и эксплуатации таможенной системы[101]. При этом сохранялась разница в таможенном обложении товаров метрополии и товаров окраин[102]. Такая торговая политика царизма в XVIII и первой половине XIX в. в значительной мере тормозила укрепление экономических связей Латвии с Россией и развитие капиталистического уклада в сельском хозяйстве Латвии, а тем самым мешала обеспечению оптимальных условий для экономического, социального и культурного развития Латвии.

Содействие царского правительства развитию экспорта аграрной продукции через портовые города Латвии проявлялось в попытках благоустройства гаваней и фарватеров магистральных рек, улучшения коммерческой организации, а с 40-х годов XIX в. — и в ограничении феодальных привилегий купцов прибалтийских городов. После пересмотра особых прибалтийских торговых законов, устаревших торговых привилегий и традиций (Vorkaufsrecht, Stapelrecht и др.) были созданы юридические основы для конкуренции российского хлеба с хлебом прибалтийским. Все же привоз русского зерна в значительной мере тормозился недостатком внутренних водных путей, плохим состоянием сухопутных дорог в рижском хинтерланде и сооружением во второй четверти XIX в. Николаевской (Петербургско-Московской) железной дороги. По этим причинам специализация сельского хозяйства Латвии на зерноводстве сохранилась вплоть до прокладки во второй половине XIX в. железных дорог, соединивших порты Латвии с внутренними губерниями России, в которых было развито товарное зерноводство. Если привилегированные сословия города и деревни Латвии на протяжении всего рассматриваемого периода боролись за то, чтобы сохранить свое монопольное право на товарный обмен, то правительство Российской империи со второй половины XVIII в. фактически, а с начала XIX в. — и юридически допускало участие в товарном обмене крестьянских хозяйств и тем самым явно способствовало ограничению эксплуатации деревни (крестьянства) в сфере торговли как купечеством города, так и помещиками, отделению ремесла

[101] См. К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения, изд. 2, т. 3, стр. 58.
[102] С. М. Троицкий. Финансовая политика русского абсолютизма в XVIII веке. М., 1966, стр. 178.

от сельского хозяйства и победе товарно-денежных отношений в хозяйственной жизни страны. Таким образом, характерной чертой торговой политики царизма в Латвии в рассматриваемое время были глубокие внутренние противоречия. Одновременно нельзя упускать из виду то обстоятельство, что присоединение Восточной Прибалтики и господство над Балтийским морем, помимо военно-политического и фискального значения, имело — в общем русле закономерного, обусловленного всем ходом истории социально-экономического развития страны в направлении постепенного укрепления позиций капиталистического уклада — весьма важное значение для внутреннего преобразования России и оформления русского абсолютизма, стремившегося «модернизировать» страну чисто внешне в интересах сохранения феодально-крепостнического строя[103], но явившегося объективно лишь определенной ступенью на пути к закату его.

[103] «In grasping upon the Baltic provinces he [Петр I. — *Х. С.*] seized at once the tools necessary for this process. They afforded him not only the diplomatists and the generals, the brains with which to execute his system of political and military action on the West, they yielded him, at the same time, a crop of bureaucrats, schoolmasters, and drill sergeants, who were to drill Russians into that varnish of civilization that adopts them to the technical appliances of the Western peoples without imbuing them with their ideas» (K. M a r x. Secret diplomatic history of the eighteenth century, p. 89).

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

И. Э. Грасмане (Рига)

ЗНАЧЕНИЕ ТОРГОВОГО ПУТИ РЕКИ ДАУГАВЫ В ДОСТАВКЕ ЭКСПОРТНЫХ ТОВАРОВ В РИГУ В КОНЦЕ XVIII И ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

В конце XVIII и первой половине XIX в. в период разложения барщинного хозяйства Рига становится важным портом по вывозу сельскохозяйственной продукции России. Росту рижской торговли в значительной мере способствовало развитие в стране товарного хозяйства. На долю вывозившихся через Ригу — один из наиболее значительных портов России — товаров приходилось от 8 до 18,5% всей суммы оборота внешней торговли страны[1].

В этой связи представляет большой интерес вопрос о доставке в Ригу из ее хинтерланда экспортных товаров для вывоза за границу. Хотя точных данных по этому вопросу и не имеется, тем не менее в фондах Центрального государственного исторического архива Латвийской ССР сохранился довольно богатый статистический материал, правда, зачастую весьма неполный, но дающий все же известное представление о количественной стороне вопроса и позволяющий в большей или меньшей степени судить о подвозе товаров в Ригу из внутренних губерний России. Следует отметить, что в исторической литературе этот вопрос еще очень мало исследован. Не считая трудов более общего характера о торговле России, следует упомянуть работы покойного академика Я. Я. Зутиса, который дал довольно подробный анализ архивных

[1] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā un Kauguru nemieri 1802. gadā. Rigā, 1953, 13. lpp.

данных о рижской торговле с конца XVIII вплоть до 40-х годов XIX в.[2]

Развитие рижского экспорта обусловливалось торговыми сношениями с губерниями бассейна реки Даугавы (Зап. Двины) и ее притоков, а также с более отдаленными внутренними губерниями России. Вплоть до середины XIX в. (до сооружения первых железных дорог) наиболее удобным и дешевым видом транспортировки товаров была перевозка их водным путем — в данном случае по Даугаве. Река Даугава была судоходной почти по всему ее течению, хотя движение по реке и затруднялось мелями, подводными камнями, порогами и другими препятствиями. Средства сообщения более крупных размеров обычно могли пользоваться этим водным путем только весной, сейчас же по окончании ледохода, поскольку летом уровень воды понижался в столь значительной степени, что плыть по Даугаве могли только небольшие плоскодонки.

Еще в XV в. главным средством сообщения по Даугаве были струги. Это были своеобразные баржи, по своей конструкции приспособленные к плаванию по мелководным и порожистым рекам и способные перевозить большие грузы. Так, грузоподъемность самых больших стругов — длиной в 15—20 и шириной в 6—8 саженей — была 8—10 тыс. пудов[3], т. е. более 140 тонн. Иной год в Ригу прибывало по 1300—1400 стругов (например, в 1817 г. — 1352, в 1839 — 1254, в 1847 г. — 1349 стругов[4]). Главными местами погрузки стругов на Даугаве и ее притоках были Белый на Обше, Поречье на Каспле, Велиж, Витебск, Бешенковичи, Улла, Полоцк, Дрисса и Дисна. Больше всего стругов ежегодно прибывало из Белого и Поречья, на долю которых приходилось $^2/_3$ всего привозившегося в Ригу по Даугаве груза[5]. Из Белого, наиболее отдаленного места погрузки, струги шли до Риги 20 дней.

Большое значение имел также подвоз в Ригу товаров по сухопутным дорогам на крестьянских подводах. Особенно это относится к доставке льна и льняного посевного семени.

Поставка экспортных товаров в Ригу происходила при посредничестве русских, польских, еврейских и других торговцев. Посредники заключали с рижскими купцами договоры или контракты, обязываясь доставить товар в Ригу в определенный срок в определенном количестве и условленного качества. При заклю-

[2] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā..., 8.—44. lpp.

[3] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 507, л. 43; ф. А-316, оп. 1, д. 2075, л. 4.

[4] См. отчеты о рижской экспортной торговле (ЦГИА Латв. ССР, ф. А-9, оп. 1).

[5] А. Сапунов. Река Западная Двина. Витебск, 1893, стр. 324.

чении контракта посредники получали аванс на закупку товаров и доставку их в Ригу. Обычно сделки с посредниками заключались в течение всей зимы; в них принимало участие большое число купцов. Много скупщиков товаров из ближних к Риге губерний отправлялось ежегодно в Орловскую и Курскую губернии на тамошние рынки для закупки льна и семени. Приобретенный товар они хранили зимой в местах погрузки стругов на реке Даугаве или ее притоках, где находились склады. Следует отметить, что из ближайших губерний товары поступали в Ригу при меньшем числе посредников, причем весьма часто их привозили сами производители.

Если струг на пути в Ригу терпел крушение, что было довольно обычным явлением, то убытки нес как поставщик товаров, так и рижский купец, снабдивший поставщика деньгами и взамен ничего не получивший. Это не мешало, однако, рижскому купцу после случившейся аварии заключать новые договоры о поставке товаров в следующем году и заново ссужать деньгами, лишь бы получить нужный товар[6]. Такая настойчивость красноречиво свидетельствует о размерах прибыли, которую приносила эта торговля как одной, так и другой стороне.

До середины XIX в. договоры по доставке товаров заключались обычно непосредственно между рижским купцом и его контрагентом, которые договаривались между собой, не придерживаясь никакой особой установленной законом формы. Контракты заключались «по чести» («in Treue und gutem Glauben»). Поэтому контрактная торговля была довольно ненадежной; случалось, что посредники, получившие значительную ссуду, в Риге больше не показывались и заключенный договор не выполняли. В результате довольно часто приходилось иметь дело с жалобами купцов в связи с потерей ссуженных ими при заключении контракта денег. В составленном в 1822 г. рижскими купцами списке указаны 46 посредников-должников[7]. Рижане просили привлечь к судебной ответственности, например, братьев Семеновых из Себежа, заключивших предшествующей зимой договор о доставке льна с рижским купцом Иваном Игнатьевичем Лисицыным, но договор не выполнивших, вследствие чего Лисицын потерял 320 000 руб. ассигнациями. Владелец рижских мануфактур купец Иван Ларионович Хлебников по аналогичной причине потерял около 40 тыс. руб. ассигнациями[8]. В 1852 г. много

[6] J. Chr. P e t r i. Neuestes Gemälde von Lief- und Ehstland unter Katharina II und Alexander I in historischer, statistischer, politischer und merkantilischer Hinsicht, Bd. II. Leipzig, 1809, S. 241—242.

[7] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 1956, лл. 13—16.

[8] Там же.

разговоров было о деле рижского купца Алифанова против полоцкого торговца Шика, не выполнившего договор о поставке зерна[9]. В 1862 г. рижские купцы Бенфельд, Гартман, Мюллер и Нейланд подали в Рижский биржевой комитет жалобу на полоцкого торговца Вульфа Либермана, обвиняя его в том, что он несколько раз продал одну и ту же партию льна (120 берковцев), выманив у каждого из упомянутых купцов от 2 до 3 тыс. руб. серебром[10].

Но это была только одна сторона дела. Вполне обоснованным было и недовольство купцов из внутренних губерний России существовавшим в Риге порядком, по которому все издержки, связанные с торговыми операциями, ложились на плечи поставщиков товаров. В этой связи следует упомянуть составленные в 1852 г. Рижским биржевым комитетом в интересах местных немецких торговцев постановления о контрактной торговле[11].

Ассортимент товаров рижской торговли обусловливался в весьма значительной степени производством сельскохозяйственных продуктов в тех губерниях России, которые пользовались Рижским портом для вывоза своей продукции за границу. Однако еще бо́льшую роль играл спрос на промышленное сырье за границей. В этой связи прежде всего следует упомянуть такой вид сырья, как лен.

Рижский порт по своему географическому положению находился в центре льноводческого района. Этим объясняется то обстоятельство, что около середины XIX в. через Ригу в среднем вывозилось около 50% всего русского экспортного льна[12]. В исследуемый период в губерниях рижского хинтерланда возделывалось много льна, который давал хороший урожай и всегда имел хороший сбыт в Риге. Главными поставщиками льна в Ригу были западные районы возделывания льноволокна, прежде всего Псковская губерния[13], затем Смоленская и Витебская. По данным отчетов рижской важенной (весчей) конторы, на первом месте по поставке льна в Ригу стояла Белоруссия, на долю которой приходилось около 50% всего доставлявшегося в Ригу льна. Поскольку большинство торговцев льном были выходцы из Белоруссии, то привезенный ими хотя бы и из других областей лен в Риге обозначался как белорусский[14]. Второе место по подвозу льна занимала Литва (около 30—40%), затем Курляндская

[9] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 2054, лл. 66—67.
[10] Там же, д. 269, лл. 233—235.
[11] Там же, д. 2054, лл. 46—57.
[12] История Латвийской ССР, т. 1. Рига, 1952, стр. 553.
[13] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 269, лл. 12, 26.
[14] История Латвийской ССР, т. 1, стр. 555.

губерния (около 8%), Лифляндская губерния (около 6—7%) и, наконец, внутренние губернии России[15].

Экспортный лен в Ригу доставлялся как по сухопутным дорогам, так и по водной магистрали Даугавы. Данные важенной конторы свидетельствуют о том, что лен в отличие от пеньки привозился в Ригу главным образом зимой санным путем[16]. В 1842 г. генерал-губернатор Пален отмечал, что торговля пенькой является особенно оживленной летом, т. е. в то время, когда работа по браковке льна заметно затихает[17]. В другой связи отмечается, что наибольший подвоз льна падает на период с 1 декабря по 1 мая; в это время для браковщиков льна наступала самая горячая пора[18]. Например, в начале 40-х годов XIX в. ежегодно в зимние месяцы в Ригу привозилось около 700—900 тыс. пудов льна[19], между тем как в среднем в течение всего года — около 1,5 млн. пудов[20]. Следовательно, больше половины льна доставлялось в Ригу зимой, когда Даугаву как водный путь нельзя было использовать.

В отличие от пеньки для льна нет данных о том, сколько его привозилось в Ригу по сухопутным дорогам и сколько по водному пути. Возможно, что рижская важенная контора такого отдельного учета никогда и не вела. Поэтому пока мы располагаем только общими данными о привозе льна в Ригу и не имеем возможности дать точную оценку значению водного пути по Даугаве в доставке льна в Ригу. Однако несомненно, что, в отличие от целого ряда других рижских экспортных товаров, для доставки льна водная магистраль Даугавы не имела сколько-нибудь существенного значения. Например, по мнению Г. Небольсина, из всего количества льна, привозившегося в Ригу, только около $^1/_5$ доставлялось водным путем[21]. Следует предполагать, что на стругах лен везли из более отдаленных губерний, а на подводах и дровнях, а также на лодках — из Курляндской и Лифляндской губерний, Литвы и отчасти из губерний Белоруссии.

Пенька в рассматриваемое время уже являлась одним из важнейших экспортных товаров России. Пеньковые канаты и ве-

---

[15] Вычислено на основе имеющихся в ЦГИА Латв. ССР данных (ф. А-61, оп. 1, дела 71—75, 319—321); см. также J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā . . . , 22. lpp.

[16] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-61, оп. 1, дела 13, 71, 73—75.

[17] Там же, ф. 4038, оп. 2, д. 858, л. 282.

[18] Там же, л. 291; ф. А-316, оп. 1, д. 114, л. 113.

[19] Там же, ф. А-316, оп. 1, д. 114, лл. 85—86.

[20] Там же, ф. А-61, оп. 1, д. 75, лл. 123—124, 137—138, 151—152.

[21] Г. Небольсин. Статистические записки о внешней торговле России, ч. I. СПб., 1835, стр. 58.

ревки нужны были для торговых и военных судов, поэтому на них был большой спрос. В конце XVIII в. ни один из экспортных товаров не приносил России такого дохода, как пенька. В 1793—1795 гг. с вывезенной за границу пеньки казна получала ежегодно таможенной пошлины более чем 3 млн. руб., между тем как лен давал только около 1 млн. руб.[22] До середины 20-х годов XIX в. экспорт пеньки из Риги превышал экспорт льна или равнялся ему. Только начиная с конца 20-х годов лен определенно занял в рижской торговле первое место. Но и в последующие годы вывоз пеньки составлял значительную долю общей суммы рижского экспорта. Так, например, в 1823 г. экспорт пеньки составлял 25,5%, в 1833 г. — 21,6%, в 1851 г. — 21,3% и в 1859 г. — 25,7% всего экспорта из Рижского порта[23].

Коноплю сеяли почти во всех губерниях Европейской части России, а также в ее Азиатской части. Главным центром возделывания конопли были губернии начиная с Минской, Могилевской и Смоленской и вплоть до Пермской, Вятской и Уфимской[24]. Экспортная пенька поступала в Ригу из губерний Псковской, Витебской, Смоленской, Минской, Калужской, Тверской, Орловской, Курской, Тульской и Могилевской[25], причем бо́льшая часть подвоза (70—80%) приходилась на великорусские губернии[26]. Из латышских уездов пенька шла на рижский рынок в очень небольшом количестве. Привезенная в Ригу пенька подвергалась браковке, причем ее разделяли на струговую и на друйскую (по месту возделывания конопли в Друйском и соседних уездах). Пеньку из латышских и литовских уездов также именовали друйской. Так наз. струговую пеньку привозили в Ригу весной и летом по Даугаве на стругах из отдаленных губерний России. Лучшей считалась украинская и белорусская пенька. Зимой подвоз из дальних губерний прекращался и начинала поступать друйская пенька по санному пути из ближних к Риге латышских и литовских уездов. Лифляндская губерния давала пеньку только второго сорта, к тому же в очень ограниченном количестве[27]. Следует отметить, что друйскую пеньку в Ригу доставляли главным образом сами производители — крестьяне, которые зимой везли в Ригу излишек своих запасов продовольствия для их обмена на сельди и соль. Друйская пенька поступала в Ригу

[22] H. Storch. Historisch-statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende des achtzehnten Jahrhunderts, Bd. 8. Leipzig, 1801, S. 138, 142.

[23] Вычислено на основе данных ЦГИА Латв. ССР (ф. А-9, оп. 1, д. 10672).

[24] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 188, л. 300.

[25] Там же, ф. А-9, оп. 1, д. 10063, л. 149.

[26] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā ..., 26. lpp.; ЦГИА Латв. ССР, ф. А-61, оп. 1, дела 64—68.

[27] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 6, д. 62, л. 2.

необработанной и первичной обработке подвергалась в амбарах рижских купцов.

Бухгалтерия рижской важни строго соблюдала деление пеньки на струговую и друйскую. Это позволяет определить значение водного пути по Даугаве в подвозе экспортной пеньки. Приведем несколько примеров: в 1790 г. струговой пеньки было привезено 888 тыс. пудов, а друйской — только 70 тыс. пудов, в 1800 г. — соответственно, 940 тыс. и 64 тыс. пудов, в 1820 г. — 641 тыс. и 14 тыс. пудов, в 1840 г. — 1162 тыс. и 7 тыс. пудов, в 1855 г. — 899 тыс. и 17 тыс. пудов[28]. Поскольку подвоз друйской пеньки по сравнению с подвозом струговой был чрезвычайно ограниченным, то можно сделать вывод об исключительно большом значении водной магистрали Даугавы в привозе пеньки в Ригу.

Очень важной статьей рижского экспорта были семена, особенно льняные. Рижское экспортное льняное семя было хорошо известно за границей благодаря своему высокому качеству и малой примеси высевок. В масштабе всей России в конце XVIII и начале XIX в. больше всего льняного семени вывозилось именно из Рижского порта[29].

Экспортное семя поступало в Ригу из Курляндской и Лифляндской губерний, но в гораздо большем количестве — из Литвы и Белоруссии, а также из внутренних губерний страны (Смоленской, Орловской и др.).

При анализе рижской семенной торговли прежде всего надо принять во внимание, что льняное семя подразделялось на посевное и маслобойное. Посевным считалось только семя из урожая текущего года. Временем привоза посевного льняного семени были месяцы с августа по май следующего года. Согласно имевшим силу в Риге постановлениям, привезенное осенью в Ригу семя считалось пригодным для экспорта как посевное только до 31 мая следующего года; по истечении этого срока оно могло использоваться лишь для производства масла[30]. Посевное льняное семя Рига получала из Литвы (40—80%), Курляндской губернии (20—40%) и Лифляндской губернии (до 20%)[31], в очень редких случаях — из Белоруссии. Лучшим по качеству было курляндское и литовское семя.

Годное для маслоделия льняное семя Рига получала из

[28] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-61, оп. 1, дела 10, 64—70, 71—75.

[29] Г. Небольсин. Статистические записки о внешней торговле России, ч. I, стр. 205.

[30] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 251, лл. 66—67; ф. А-9, оп. 1, д. 10061, лл. 11—12; д. 10085, лл. 24, 28—29.

[31] Вычислено на основе имеющихся в ЦГИА Латв. ССР данных (ф. А-61, оп. 1, дела 71—75; ф. 7098, оп. 1, дела 29, 34, 39, 43).

внутренних губерний России (40—80%), из Белоруссии (в конце XVIII и начале XIX в. — 30—60%, в середине XIX в., в связи с увеличением привоза из внутренних областей страны, — около 10—20%) и из Литвы (до 20%). Часть семени, полученного из Курляндской и Лифляндской губерний, строгие рижские браковщики также считали годной только для производства масла (из Курляндии — до 10%)[32]. Так как маслобойное льняное семя привозилось главным образом из внутренних губерний России на стругах по Даугаве, то его называли также стругoвым.

Наконец, следует упомянуть конопляное семя, доставлявшееся в Ригу почти исключительно из внутренних областей страны (70—100%) и из Белоруссии (до 30%), в редких случаях — из Курляндской губернии и Литвы[33]. В отчетах о рижском экспорте как главный район, откуда в Ригу привозилось конопляное семя, упомянута Орловская губерния[34].

Статистические данные из отчетных книг цеха мерильщиков зерна, семян и соли[35], хотя и доступные только начиная с 1833 г., дают известное представление о значении водного пути по Даугаве для привоза семени в Ригу. Посевное льняное семя на стругах вообще не перевозилось, а на лодках доставлялось только в незначительном количестве (в 1838 г. — 2224 четверти из общего количества 100 992 четверти, в 1845 г. — 405 четвертей из 52 960, в 1850 г. — 2234 четверти из 65 775[36]), и основная его масса поступала в Ригу на крестьянских подводах осенью сразу же после уборки урожая. Вероятно, так было и в конце XVIII и в первые десятилетия XIX в., поскольку помесячные данные о привозе семени свидетельствуют о том, что он осуществлялся главным образом в осенние и зимние месяцы[37]. Таким образом, значение водной магистрали Даугавы для доставки в Ригу посевного льняного семени было весьма незначительным. Совсем иначе обстояло дело с маслобойным льняным семенем и особенно с конопляным семенем: этот товар доставлялся в Ригу главным образом на стругах, т. е. весной, хотя маслобойное семя и поступало в течение всего года; конопляное семя попадало в Ригу только во время прибытия стругов.

Рижская торговля зерном также была тесно связана с сельским хозяйством внутренних губерний России. Статистические

---

[32] Вычислено на основе имеющихся в ЦГИА Латв. ССР данных (ф. А-61, оп. 1, дела 71—75; ф. 7098, оп. 1, дела 29, 34, 39, 43).

[33] См. там же.

[34] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-9, оп. 1, д. 10637, лл. 9—11; д. 10641, лл. 5—6.

[35] Там же, ф. 7098, оп. 1, дела 18—44.

[36] Там же, д. 22, лл. 43—44; д. 29, лл. 50—51; д. 34, лл. 249—250.

[37] Там же, ф. А-61; оп. 1, дела 71—75.

данные свидетельствуют о том, что в привозе и экспорте зерна имели место большие колебания, каких не знала рижская торговля другими экспортными товарами. Отчасти это объяснялось тем обстоятельством, что в отличие от других статей рижского экспорта, имевших регулярный сбыт за границей, хлеб, как предмет первой необходимости, каждая страна старалась производить сама. Однако такие густонаселенные страны Западной Европы, как Англия, Голландия и др., были почти постоянными покупателями русского зерна и только в годы исключительно хорошего урожая сильно сокращали закупку его в России. В неурожайные годы и во время войн спрос на русское зерно значительно увеличивался. Как отмечали уже современники, усиленный вывоз зерна из Риги заметно влиял на число прибывавших в Рижский порт иностранных судов: в 1827 г. сюда прибыло 1430 судов, а в 1826 г. — только 1031 и в 1828 г. — 1162; в 1839 г. в Ригу пришло 1731 судно, а в 1838 г. — 1469 и в 1840 г. — 1195; в 1847 г. Рижский порт посетило 2550 судов, а в 1846 г. — только 1596 и в 1848 г. — 1234[38].

С другой стороны, привоз зерна в Ригу в большой мере нарушался характерными для барщинного хозяйства России частыми неурожаями, следствием которых были запреты вывоза зерна за границу. В Латвии неурожайными были следующие годы: 1799, 1800, 1806—1809, 1811, 1814, 1817. В 1844 г. недород постиг не только губернии Прибалтики, но и другие губернии страны[39].

Первое место в рижской торговле зерном занимала рожь. Ее поставляли в Ригу главным образом центральные черноземные губернии и Курляндская губерния (30—80%)[40]. Из черноземных губерний наибольшее значение в этом отношении имели Орловская, Тамбовская и Курская. По свидетельству рижского торгового суда, большая часть выращенной в Орловской губернии ржи шла на рижский рынок[41]. Главным сборным пунктом хлеба по дороге в Ригу была пристань Белый на реке Обше, откуда хлеб на стругах отправлялся вниз по Даугаве. Рожь, привозившаяся из Литвы и Белоруссии, составляла от 10 до 20% всей поступавшей в Ригу ржи. Хотя бо́льшая часть пашен Лифляндской губернии была занята зерновыми культурами, однако выращенная здесь рожь могла удовлетворить спрос только местного

[38] In Riga von 1825 bis 1864 incl. angekommene Schiffe. — Baltische Wochenschrift für Landwirtschaft, Gewerbfleiss und Handel, 1865, Nr. 20, S. 327—328.

[39] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 2054, лл. 146—147.

[40] Там же, ф. А-61, оп. 1, дела 71—75; ф. 7098, оп. 1, дела 29, 34, 39, 43.

[41] Там же, ф. А-316, оп. 1, д. 2054, л. 82.

рынка; лифляндские помещики почти весь избыток зерна перерабатывали на водку и пиво[42].

Второе место в рижской торговле зерном занимала пшеница. Следует отметить, что начиная с 30-х годов XIX в. торговля пшеницей в Риге быстро сокращалась — пшеница шла теперь в порты Черного моря[43]. Курляндская губерния давала 40—70% всего привоза пшеницы в Ригу, внутренние губернии России — до 30%, Литва до 30-х годов XIX в. — около 10%, а в конце исследуемого периода — очень мало или вовсе ничего; Лифляндская губерния давала менее 10% привозившейся в Ригу пшеницы, а часто пшеница не поступала оттуда совсем[44].

Гораздо меньшее значение в торговле имел привоз ячменя и овса. Главным поставщиком ячменя была Курляндская губерния (40—70%), а овес поступал в основном из внутренних губерний России (40—70%)[45].

Статистические данные из книг цеха мерильщиков зерна, семени и соли, где регистрировался привезенный товар, позволяют судить о значении торгового пути по Даугаве для рижской зерновой торговли. Например, в 1833 г. из доставленных в Ригу 23 тыс. четвертей пшеницы 8 тыс. были привезены на стругах и лодках по Даугаве (34,7%), в 1842 г. из 13 тыс. четвертей — 10 тыс. (76,9%), в 1847 г. из 102 тыс. четвертей — 90 тыс. (88,2%)[46]. Ржи в 1837 г. из 222 тыс. четвертей водным путем доставили в Ригу 189 тыс. (85,1%), в 1846 г. из 261 тыс. четвертей — 252 тыс. (96,5%), в 1857 г. из 92 тыс. четвертей — 87 тыс. (94,5%)[47]. Ячменя в 1834 г. в Ригу из 25 тыс. четвертей по Даугаве поступило 15 тыс. (60%), в 1843 г. из 76 тыс. четвертей — 53 тыс. (69,7%), в 1856 г. из 46 тыс. четвертей — 35 тыс. (76,0%)[48]. Овса в Ригу в 1833 г. по водному пути из 51 тыс. четвертей прибыла 41 тыс. (80,3%), в 1849 г. из 158 тыс. четвертей — 136 тыс. (86,0%), в 1856 г. из 125 тыс. четвертей — 98 тыс. (78,4%)[49]. Таким образом, около 70—90% всего хлеба доставлялось в Ригу по Даугаве на стругах или лодках, а остальную, очень небольшую часть привозили крестьяне на своих подводах.

---

[42] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā..., 28., 31. lpp.

[43] Там же, 31.—32. lpp.

[44] Вычислено на основе имеющихся в ЦГИА Латв. ССР данных (ф. А-61, оп. 1, дела 71—75; ф. 7098, оп. 1, дела 29, 34, 39, 43).

[45] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-61, оп. 1, дела 71—75; ф. 7098, оп. 1, дела 29, 34, 39, 43.

[46] Там же, ф. 7098, оп. 1, д. 18, лл. 235—236; д. 26, лл. 198—199; д. 31, лл. 235—236.

[47] Там же, д. 21, лл. 49—50; д. 30; д. 41, лл. 123—125.

[48] Там же, д. 18, лл. 191—192; д. 27, лл. 95—96; д. 40, лл. 84—86.

[49] Там же, д. 18, лл. 235—236; д. 33, лл. 240—241; д. 40, лл. 84—86.

Трудно недооценить значение торгового пути по Даугаве для доставки в Ригу лесоматериалов. Именно торговля лесом связывала Ригу с самыми отдаленными губерниями Европейской России. Огромные мачтовые деревья, шпиры, дубовые колоды, клепку и другой лесной товар поставляли в Ригу также и губернии бассейна реки Даугавы, но огромное большинство леса шло из Калужской, Орловской, Волынской, Тамбовской, Казанской, Тверской и других губерний. Лучший мачтовый лес Рига получала с Волыни и из брянских лесов[50], для доставки его использовались водные пути бассейна Днепра. По Днепру и его притокам (Десне, Сожу, Припяти) лес доставляли до Дубровно, а оттуда — до селения Бабиновичи и затем по Лучесе до Витебска, где начинался сплав по Даугаве[51]. Срубленный в Казанской и Тамбовской губерниях лес везли до Ржева, используя водную магистраль Волги. Дальше транспорт шел по сухопутным дорогам до Обши, а по ней и Меже лес сплавлялся до Даугавы и далее по ней — в Ригу[52]. Много леса сплавляли также из Белого, пристани на Обше[53].

Из губерний, расположенных сравнительно недалеко от Даугавы, самой богатой лесом была Минская. Срубленный там лес тянули вверх по Березине. До постройки Березинского канала (в 1806 г.) затем приходилось пользоваться сухопутной дорогой до Латыголичей на Эссе (приток Уллы)[54], а позднее по Березинскому каналу лес сплавляли до Уллы и по Улле — до Даугавы[55].

Курляндская и Лифляндская губернии поставляли в Ригу главным образом только дрова.

В отличие от других экспортных товаров лес обычно достигал места своего назначения — Риги — только через 2—3 года, так как приходилось использовать как другие речные системы, так и санный путь. И все же, несмотря на то что реализация сделок по доставке леса была связана с большой затратой времени и риском, рижские лесоторговцы заключали все новые контракты, ссужая поставщиков большими суммами денег, ибо торговля лесом, особенно мачтовым, давала большую прибыль. Большое

---

[50] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā..., 19. lpp.; ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 1776, лл. 1—3.

[51] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 562, л. 40.

[52] J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā..., 18. lpp.

[53] Г. Небольсин. Статистические записки о внешней торговле России, ч. I, стр. 59.

[54] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-2, оп. 1, д. 562, л. 40.

[55] Der Holzhandel Westrusslands mit den Häfen des Baltischen Meeres. — Baltische Wochenschrift für Landwirtschaft, Gewerbfleiss und Handel, 1868, Nr. 28, S. 408.

мачтовое дерево стоило от 60 до 300 руб. серебром[56]. В последние годы XVIII в. в Рижский порт за лесом ежегодно приходило от 300 до 400 судов[57] из общего числа 700—1000 судов, посещавших порт за все время навигации.

Помимо уже упомянутых товаров, в Ригу из внутренних губерний России привозили еще золу, сало, листовой табак, шкуры и другие, менее ценные товары.

Изложенный фактический материал позволяет сделать следующие выводы:

1) в конце XVIII и первой половине XIX в. Лифляндская и Курляндская губернии играли в поставке в Ригу экспортных товаров сравнительно незначительную роль; на первом месте стояли торговые связи Риги с другими губерниями России, которые поставляли бóльшую часть всех вывозившихся из Риги товаров;

2) бóльшая часть экспортных товаров, за исключением льна и посевного льняного семени, доставлялась в Ригу главным образом водным путем по Даугаве.

В заключение несколько слов об обстановке, в которой осуществлялась в Риге торговля сельскохозяйственными продуктами.

Следует напомнить, что в конце XVIII и начале XIX в. происходила непрерывная борьба за ликвидацию господствовавших в рижской торговле феодальных институтов и старых привилегий рижского немецкого купечества. Уже с конца XIV в. рижским купцам были предоставлены привилегии при закупке сельскохозяйственных товаров от их производителей и при продаже их чужеземцам. Экспорт привозимых из России товаров происходил при посредничестве рижских купцов. Хотя такой порядок в полной мере не соблюдался даже в предшествовавшие столетия, он тем не менее являлся большим препятствием для свободного развития рижской торговли, а в XIX в. уже невозможно было сохранить в силе средневековые постановления о запрещении приехавшим в Ригу из разных городов купцам заключать торговые сделки между собой, т. е. о запрете так наз. торговли гостя с гостем. Для того чтобы сохранить в своих руках по мере возможности бóльшую прибыль, которую приносила посредническая торговля, рижские торговые учреждения изо всех сил старались сохранить нетронутыми устаревшие формы торговли, не соответствовавшие уже в первой половине XIX в. масштабам рижской торговли.

Наглядным примером может служить хотя бы порядок приемки

---

[56] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-9, оп. 1, д. 10644, л. 9.
[57] Там же, ф. А-2, оп. 1, д. 562, л. 41.

доставлявшихся в Ригу товаров. Раньше все главные экспортные товары, за немногими исключениями, подвергались в Риге браковке и должны были пройти через рижскую вагу, причем имела место даже двойная браковка — в городских амбарах и в частных складах рижских купцов. При браковке товара не принималось во внимание то обстоятельство, что этот товар, например струговая пенька, обычно был уже раньше рассортирован и соответственно упакован. Торговлю пенькой сильно тормозило позднее открытие весной городского амбара, где производилась браковка пеньки. Ссылаясь на указ Сената от 14 апреля 1760 г., амбар открывали только тогда, когда бо́льшая часть струговой пеньки уже была доставлена в Ригу[58], в результате чего сдачи товара приходилось дожидаться неделями[59]. Между тем возросший к середине XIX в. торговый оборот уже никак не согласовывался с установлением какого-либо одного срока для доставки и вывоза товаров. Устранив формальные препятствия для открытия амбара, где браковалась пенька, Рига могла бы успешнее использовать свои естественные преимущества и раньше начать весной вывоз русской пеньки за границу.

Привезенное в Ригу экспортное семя также проходило обязательную браковку. Семена подвергались неоднократному просеиванию, все партии семян перемеряли, их следовало хранить в городских складах и т. д. Все это было связано с большой затратой времени, рабочей силы и денежных средств. Но прежде всего такой порядок тормозил беспрепятственный вывоз семени через Ригу. Из-за медлительности браковщиков оно надолго залеживалось в стругах. Часто в Ригу одновременно поступало до 4000—5000 бочек семени, а между тем в одном амбаре в течение дня можно было проверить не больше 1500 бочек[60]. Долгое ожидание приемки отрицательно сказывалось на качестве товара, что приносило рижской торговле большие убытки.

Поставка экспортных товаров затруднялась и многими сборами в пользу посреднических институтов. Издержки, связанные с браковкой товаров, их измерением, транспортом и хранением в складочных местах, удорожали экспорт товаров.

По мере того как капиталистическое хозяйство все более укреплялось и объем внешней торговли все возрастал, царское правительство все менее считалось с отжившими свое время старыми привилегиями рижского купечества. Рижским купцам не

[58] H. F. A. Tiling. Die Handels-Schiffahrt, dargestellt nach ihren mannighaftigen Gegenständen und Gescheften, insonderheit die Schiffahrt von Riga, Theil 3. Riga, 1821, S. 41—76.

[59] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 188, л. 8.

[60] Там же, д. 251, л. 202; ф. А-9, оп. 1, д. 10085, л. 16.

помогали больше ссылки на статьи законов 1690 и 1765 гг., одно за другим теряли свою силу торговые ограничения. 31 декабря 1853 г. была отменена торжественная церемония открытия весной амбаров, где производилась браковка пеньки; впредь привезенный товар можно было сдавать круглый год[61]. В 1868 г. после упорной борьбы было окончательно отменено постановление об обязательной браковке льна[62], а в 1873 г. — такое же постановление относительно пеньки[63] (в это время вывоз пеньки из Риги фактически уже потерял свое прежнее значение). 22 апреля 1853 г. генерал-губернатор Суворов утвердил постановление об отмене обязательного просеивания маслобойного семени в Риге[64]. Указом Сената от 20 июня 1841 г. в Риге было отменено так наз. штапельное право (Stapelrecht). Приехавшие из внутренних губерний торговцы могли теперь складывать свой товар в любом из городских складов, к тому же на свое имя. Непроданный товар они могли свободно везти обратно (прежде это строго воспрещалось)[65].

Постепенно складывавшаяся в Риге свобода торговли была, наконец, формально утверждена указом Сената от 22 ноября 1861 г. В результате рижские купцы потеряли прибыль, которую приносило им посредничество в торговле между губерниями России и заграницей. Но именно указ 1861 г. всемерно способствовал развитию рижской торговли, так как, ликвидировав старинные привилегии рижских купцов, он помог освободиться от средневековых ограничений, мешавших в полной мере использовать Рижский порт для вывоза российского сырья за границу. Ликвидация в середине XIX в. отживших свое время порядков позволила рижской торговле в полной мере включиться в систему капиталистического производства, целиком встать на путь капиталистического развития.

---

[61] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-9, оп. 1, д. 10056, л. 91.

[62] Fr. Schindler. Flachsbau- und Flachshandel-Verhältnisse in Russland. Wien, 1894, S. 13.

[63] ЦГИА Латв. ССР, ф. А-316, оп. 1, д. 188, л. 26.

[64] Там же, ф. А-9, оп. 1, д. 10061, л. 22.

[65] Там же, д. 9996, лл. 97—104.

В. Ю. Меркис (Вильнюс)

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЛИТВЫ С РОССИЕЙ В XIX В.

Экономические связи промышленности Литвы с остальными частями Российской империи в области приобретения сырья и сбыта продукции оказывали существенное влияние на развитие литовской промышленности. Между тем этот важный вопрос до сих пор практически совершенно не изучен.

На значение экономических связей промышленности Литвы с Россией в литературе уже не раз обращалось внимание. Ю. И. Жюгжда в своей статье о значении присоединения Литвы к России отметил, что «установление непосредственных связей с общероссийским рынком содействовало развитию промышленности и торговли», но в виде примера указал на наличие в Вильнюсе в 1850 г. «фабрик» по производству карет, музыкальных инструментов, замши, ламп[1]. Между тем данные предприятия представляли собой ремесленные (кустарные) мастерские, а кроме того, нет прямых сведений о воздействии на них российского рынка. Этот случай явился, конечно, результатом неизученности истории промышленности Литвы вообще.

Впервые в советской исторической литературе некоторые конкретные экономические связи металлообрабатывающих, шоколадных и пробочных предприятий Литвы в конце XIX — начале XX в. отметил

---

[1] Ю. И. Жюгжда. Историческое значение присоединения Литвы к России в конце XVIII — начале XIX в. — Исторические записки, т. 46, 1954, стр. 212.

В. К. Яцунский[2]. О связях табачных, металлообрабатывающих и кожевенных предприятий Литвы с российским рынком писала также Н. Эйхер-Лорка[3], но в самых общих чертах и без разбора их развития. Между тем эволюция экономических связей с заграницей и с Россией имела для промышленности Литвы первостепенное значение и проявлялась довольно отчетливо.

Изучение развития экономических связей Литвы с соседними краями и странами осложняется фрагментарностью сведений в соответствующих источниках. Связи мануфактурной и фабрично-заводской промышленности в некоторой степени отражены в списках фабрик и заводов, приложенных к «всеподданнейшим» отчетам губернаторов за 1845—1869 гг.

В отчете виленского губернатора в 1845 г. появились первые указания на то, что бумажные и суконные предприятия литовских уездов губернии часть своей продукции сбывают «в соседственные губернии». В 1849 г. место сбыта конкретизировалось указанием, что продукция Вильнюсского и Тракайского уездов отправляется кроме Вильнюса и Каунаса также в Гродно, Москву, Ригу и смежные губернии. Начиная с 1850 г. в отчетах уже отсутствует указание на Москву, а с 1858 г. — и на Гродно. В списках фабрик и заводов по Ковенской губернии первое упоминание о сбыте продукции «в разные губернии» относится к каунасской сигарной мануфактуре (1849—1865 гг.). В 1850 г. среди предприятий, сбывающих свою продукцию за пределы губернии, названа паневежская сигарная мануфактура, в 1858 г. — шяуляйское шелковое и атласное предприятие, в 1861—1869 гг. — скуодасская пуговичная мастерская (Тельшяйский у.), которая отправляла пуговицы даже в Петербург и Москву. То, что во «всеподданнейших» отчетах указаны действительные места сбыта продукции некоторых предприятий, подтверждается прочими источниками. Кстати, в последних имеются и новые сведения.

В дореформенный период одними из крупнейших в Литве были бумажные предприятия Вильнюсского уезда, у которых были широкие экономические связи. В 30—50-х годах XIX в. кучкуришская мануфактура помещика В. Пусловского получала сырье (тряпье) не только из Вильнюса, но также из Риги и Москвы. Изготовленная писчая, типографская и обойная бумага с ману-

---

[2] В. К. Яцунский. Значение экономических связей с Россией для хозяйственного развития городов Прибалтики в эпоху капитализма. — Исторические записки, т. 45, 1954, стр. 130, 138.

[3] Lietuvos TSR istorija nuo seniausių laikų iki 1957 metų. Vilnius, 1958, p. 184, 185.

фактуры отправлялась в литовские города и в Минск, Варшаву[4]. К началу 60-х годов кучкуришское и нововеркяйское бумажные предприятия свою продукцию стали сбывать также в Ригe[5].

Свои экономические связи расширяли также холстобелильни. Холстобелильня в имении Вяльнякампис Вильнюсского уезда получала холст для беления от купцов Литвы, Риги, Минска, Гродно. Холстобелильня в имении Пилайте (Вильнюсский у.) имела своих агентов в Вильнюсе, Минске, Могилеве, Гродно, Дубне и Слуцке[6].

Наиболее широкими были, очевидно, экономические связи типографий Литвы, сосредоточенных в Вильнюсе. Эти связи в основном выражались в том, что вильнюсские типографии были призваны обслуживать потребности Виленского (позже Белорусского) учебного округа, охватывавшего Литву, Белоруссию и часть Украины. Напечатанные в Вильнюсе книги находили сбыт прежде всего на этой территории не только в дореформенный, но и в пореформенный период. В начале XIX в. сравнительно много книг из Литвы шло на экспорт. В типографиях, находившихся в Виленском учебном округе, ежегодно печаталось около 80 тыс. экземпляров древнееврейских книг, из которых 60 тыс. вывозилось за границу, прежде всего в Турцию. Но с 1826 г., после издания нового цензурного устава, который запретил печатание в России библии с толкованиями и молитвенников с прибавлениями, экспорт древнееврейских книг по существу прекратился[7].

Относительно крупнейшей отрасли промышленности Литвы того времени — по обработке сельскохозяйственной продукции — можно сказать, что экономических связей с Россией у нее почти не было. В 1849 г. из Виленской губернии было отправлено в Ковенскую, Минскую, Гродненскую, Витебскую губернии лишь около 8% всей продукции винокурения[8]. В Ковенскую губернию даже ввозилась курляндская водка. Из пивоваренных заводов

---

[4] ЦГИА Литов. ССР, ф. 380, оп. 2, д. 328, лл. 27, 44; оп. 4, д. 465, л. 61 (сообщения земского исправника и владельцев предприятий); M. Baliński. Opisanie statystyczne miasta Wilna. Wilno, 1835, s. 124—126; T. Tripplin. Dziennik podróży po Litwie i Żmudzi, t. I. Wilno, 1858, s. 186.

[5] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 298, ч. 3, л. 972 (сообщение земского исправника); В. Потехин. Писчебумажное производство. — Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности России, т. 3. СПб., 1865, стр. 139.

[6] ЦГИА Литов. ССР, ф. 380, оп. 4, д. 465, лл. 59, 63; оп. 6, д. 582, лл. 75—78; ф. 388, оп. 1, д. 104, лл. 59, 60; д. 298, ч. 3, л. 972 (сообщения земского исправника и владельца мануфактуры); Kuryer Wileński, 1856, Nr. 20.

[7] ЦГИА Литов. ССР, ф. 567, оп. 2, д. 1469, лл. 298—300.

[8] Там же, ф. 388, оп. 1, д. 115, л. 44 (сведения Виленского статистического комитета, полученные от Виленской казенной палаты).

только завод А. Парчевского в имении Раудондварис (Вильнюсский у.) со второй половины 40-х годов свою продукцию — высокого качества портер и английское пиво — в небольшом количестве сбывал в Гродненской и даже Киевской губерниях[9].

Экономические связи сравнительно слабой промышленности литовских губерний в дореформенный период охватывали кроме Литвы в основном Белоруссию, а с другими территориями они поддерживались — причем в гораздо меньшей степени — через крупнейшие города и порты империи — Ригу, Варшаву, Петербург, Москву, Киев. Можно считать, что экономические связи промышленности Литвы во многом имели в это время традиционное направление, — с названными городами и Белоруссией постоянные торговые отношения были установлены еще в период Речи Посполитой и даже ранее.

За первое пореформенное десятилетие рынки сбыта мануфактурной и фабрично-заводской промышленности Литвы, за исключением промышленности Каунаса, существенно не расширились. Это было связано с тем обстоятельством, что развитие промышленности Литвы в этот период вообще было сравнительно медленным.

Более широкие и прочные экономические связи с Россией установились у промышленности Литвы лишь с конца 70-х — 80-х годов. В «Обзоре Виленской губернии за 1889 год» уже отражен тот факт, что рынком сбыта промышленной продукции губернии стали новые районы России. Из числа 206 предприятий с годовой продукцией в 1000 руб. и более 118 предприятий сбывали свою продукцию на месте, т. е. в Вильнюсе и вообще в Виленской губернии, 23 — в соседних губерниях и вообще в губерниях Северо-Западного края (в Литве и Белоруссии), 29 — в центральных губерниях и вообще в России, 3 — в Прибалтийском крае (в Риге, Лиепае), 3 — в Юго-Западном крае (на Украине), 2 — в Польше, 1 — в Петербурге и 8 — за границей; продукция остальных предприятий сбывалась «в разных местах»[10].

Значительные сдвиги в области экономических связей произошли также в промышленности Ковенской и Сувалкской губерний. Это отчетливо видно при разборе по отдельным группам предприятий и отдельным отраслям промышленности.

[9] ЦГИА Литов. ССР, ф. 380, оп. 6, д. 582, л. 66.

[10] Обзор Виленской губернии за 1889 год. Вильна, 1890, стр. 10. — В статье «Статистика фабрично-заводской промышленности Виленской губернии за 1888 год», опубликованной в «Виленском вестнике» от 19 октября 1889 г. (№ 225), точно такие же данные приводятся за 1888 г., разница только в том, что вместо сбыта «в разных местах» указывается, что о сбыте «остальных 27 фабрик... сведений не имеется».

Главная отрасль промышленности Литвы (до 90-х годов) — пищевая, за исключением табачных и шоколадно-конфетных предприятий, в основном, так же как и в дореформенный период, работала на местном сырье. Это вполне естественно, ибо Литва являлась краем сельскохозяйственным, продукция которого не поглощалась местным рынком, — зерно, лен в большом количестве шли на экспорт. Правда, с наступлением в 80-х годах сельскохозяйственного кризиса и введением дифференциальных железнодорожных тарифов, делавших выгодной доставку в Литву зерна из отдаленных губерний России, часть сырья (рожь, пшеница, ячмень, кукуруза) для мельниц и даже винокуренных и пивоваренных предприятий стала поступать в Литву из центральных и южных губерний России.

В историко-статистическом очерке о городе Каунасе, написанном секретарем Ковенского губернского статистического комитета К. Гуковским, указывается, что к началу XX в. все мельницы города перерабатывали пшеницу и рожь в основном местного происхождения, но все же около 35% зерна было привозным (из южных губерний)[11]. В очерке о городе Шяуляй отмечается, что мельница графа Зубова, крупнейшая во всем уезде, приблизительно 25% зерна получала из юго-восточных губерний России[12]. Согласно описанию города Паневежиса, на всех девяти его мельницах привозное зерно («из внутренних губерний») также составляло 25%[13]. Такое положение вещей нашло отражение и в докладе помещика П. А. Столыпина, прочитанном в 1901 г. на общем собрании Ковенского общества сельского хозяйства, где говорится, что «к нам на местные мельницы ежегодно привозят все больше хлеба из внутренних губерний»[14].

На мельницах военного ведомства зерно было преимущественно привозным. Для продажи зерна в интендантство были установлены следующие условия: влажность ржи не должна была превышать 13,5%, а овса — 15%. В климатических условиях Литвы, при отсутствии сушильного оборудования и специальных зернохранилищ, эти ограничения, особенно относительно ржи, препятствовали доставке для войск местного хлеба. Между тем Ви-

[11] К. П. Гуковский. Город Ковна (краткий историко-статистический очерк). — Памятная книжка Ковенской губернии на 1904 год. Ковна, 1903, стр. 103.

[12] К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли (опыт историко-статистического описания). — Памятная книжка Ковенской губернии на 1903 год. Ковна, 1902, стр. 40.

[13] К. Гуковский, Ем. Войнич, И. Н. Синяков. Город Поневеж (краткий историко-статистический очерк). — Памятная книжка Ковенской губернии на 1905 год. Ковна, 1904, стр. 111.

[14] Журнал годичного общего собрания Ковенского общества сельского хозяйства 2 и 3 марта 1901 года, приложение 5, стр. 2.

ленское окружное интендантское управление ежегодно закупало до 1600 тыс. пудов зерна и муки[15].

В качестве сырья для пивоваренных заводов из внутренних губерний в конце XIX и начале XX в. доставлялся ячмень, но только высокосортный и в незначительном количестве (о привозе ячменя в источниках упоминается лишь в отдельных случаях[16]). Очевидно, важнейшую часть привозного сырья для пивоварения составлял не ячмень, а хмель. В 1896 г. на пивоваренных заводах Виленской, Ковенской и Сувалкской губерний было употреблено 5969 пудов хмеля, в том числе 1309 пудов иностранного. Правда, поставки хмеля из-за границы сокращались и в 1900 г. составили лишь 783 пуда, в то время как всего потребовалось 5035 пудов[17]. Помимо заграничного на каунасские пивоваренные заводы поступал хмель и из Волынской губернии и Польши[18].

Кукуруза как сырье употреблялась на винокуренных заводах. Она вся была привозной, так как в Литве не выращивалась. По сведениям Министерства финансов, кукуруза на винокуренных заводах Виленской и Ковенской губерний появилась в 1880/81 г. в количестве 16 339 пудов, в то время как все переработанные в трех литовских губерниях (Виленской, Ковенской и Сувалкской) хлебные припасы составили около 823 тыс. пудов. В последующем десятилетии кукуруза перерабатывалась только на винокуренных заводах Виленской губернии, причем только в отдельные годы (1882—1885) и во все уменьшающемся количестве. Но с 1892 г., в результате неурожая прочих хлебов, кукуруза опять нашла употребление в качестве сырья для винокурения, причем уже на заводах всех трех литовских губерний. В 1892/93 г. было переработано 77 600 пудов кукурузы, а в 1899/900 г. — 188 067 пудов, в то время как общее количество переработанных хлебных припасов составило 1 037 266 пудов (кроме того, было переработано на водку до 3297 тыс. пудов местного картофеля)[19].

Сырьем для винокурения в Литве служила также патока. Она широко применялась в начале 70-х годов в Виленской губернии. По сведениям «Ежегодника Министерства финансов», в 1871/72 г.

---

[15] Доклад Ф. М. Конча о непосредственной продаже зерна в интендантство. — Журнал годичного общего собрания Ковенского общества сельского хозяйства 2 и 3 марта 1901 года, приложение 14, стр. 1—3.

[16] К. Гуковский, Ем. Войнич, И. Н. Синяков. Город Поневеж, стр. 111 (пивоваренный завод Фойгта).

[17] Ежегодник Министерства финансов, вып. 1898 года (вып. 28). СПб., 1899, стр. 550, 551; вып. 1902 года (вып. 32). СПб., 1903, стр. 677, 678.

[18] К. П. Гуковский. Город Ковна, стр. 104.

[19] Ежегодник Министерства финансов, вып. 13. СПб., 1883, стр. 415, 520, 521; вып. 1902 года (вып. 32), стр. 666, 667.

было переработано 442 401, в 1872/73 т. — 76 551, в 1873/74 г. — 179 604 пуда патоки. В течение последующей четверти столетия в среднем за год патоки перерабатывалось до 10 тыс. пудов. Патока производилась на месте из картофельного крахмала (особенно в белорусских уездах Виленской губернии) и поступала со свеклосахарных заводов России. В анкетных данных о винокуренном заводе Липского в Вильнюсе за 1870 г. указывается, что сырьем служит свеклосахарная патока, приобретаемая в Варшаве[20].

Следовательно, увеличение доли привозного сырья в пивоварении и винокурении происходило за счет сокращения потребления местных хлебных культур. Это было связано с усиленной конкуренцией хлеба внутренних губерний и началом специализации сельского хозяйства Литвы на животноводстве и молочном хозяйстве.

Исключительно на местном сырье была основана промышленность минеральных строительных материалов. Деревообрабатывающая промышленность также в основном перерабатывала местный лес. Только небольшая часть сырья поступала на лесопильни Литвы с верховьев рек Немана и Нериса (Вилии), т. е. из Западной Белоруссии. Пробковое же предприятие Лифшица и Рефеса в Вильнюсе сырье получало из Африки[21]. Основным рынком сбыта продукции этих отраслей промышленности (строительных материалов — почти целиком) являлся местный. В остальную часть Российской империи и за границу попадала весьма небольшая часть продукции.

Важнейшую статью экспорта мукомольных предприятий к концу XIX в. составляли отруби, которые направлялись в Пруссию (в Кенигсберг) и в латвийский порт Лиепаю[22]. Мука же из Литвы вывозилась в небольшом количестве, лишь в отдельных случаях она с крупнейших мельниц Ковенской губернии направлялась в Лиепаю[23].

Водка и спирт также в основном сбывались на местном рынке, и только небольшая часть их расходилась за пределами Литвы, правда, на более широкой территории, чем в дореформенный период. По сведениям владельца винокуренного завода в Вильнюсе Липского, спирт, произведенный на его предприятии, в 1870 г.

[20] ЦГИА Литов. ССР. ф. 388, оп. 1, д. 501, л. 21.

[21] Lietuvos TSR istorijos šaltiniai, t. 2. Vilnius, 1965, p. 328.

[22] И. К. Вульферт. Очерк развития фабрично-заводской промышленности в Виленской губернии. Вильна, 1899, стр. 14; Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 118, 128, 145.

[23] И. Пташкин. Местечко Кейданы (опыт историко-экономического описания). — Памятная книжка Ковенской губернии на 1899 год. Ковна, 1898, стр. 80.

находил сбыт не только на месте, но и в Петербурге[24]. Все же подобные случаи в то время были еще исключением. К концу столетия из Вильнюса и его окрестностей водка и другие спиртные напитки отправлялись в Таллин (11 тыс. пудов), Ригу (7 тыс. пудов), Лиепаю (4 тыс. пудов), Петербург (6 тыс. пудов). Через Каунас из разных уездов Литвы (Паневежского, Швенчёнского) около 33 тыс. пудов спирта направлялось за границу («водным путем в Россиенский район»). Паневежский дрожжево-винокуренный завод дрожжи (до 81 тыс. пудов) сбывал вдоль Петербурго-Варшавской железной дороги и железных дорог Польши, причем наиболее крупные партии направлялись в Варшаву (7 тыс. пудов), Петербург (6 тыс. пудов), Ковель, Седлец, Ломжу (по 3 тыс. пудов), в Люблинский и Цехановский уезды (по 2 тыс. пудов)[25]. В историко-статистическом очерке о Паневежисе указывается, что местом сбыта продукции этого завода служат не только Ковенская и соседние губернии, но также Москва, Петербург, Киев, Чернигов, Полтава, Польша и др.[26]

В большей степени за пределами Литвы сбывалась продукция пивоваренных заводов. Но это имело место лишь в 80—90-х годах, когда в городах Литвы появились сравнительно крупные пивоваренные заводы. Заводы вильнюсских акционерных обществ пивоварения «Шопен» и «Липский», а также пивоваренный завод графа Зубова в Шяуляйском уезде Ковенской губернии и каунасские заводы вывозили за пределы Литвы значительное количество пива. Завод акционерного общества «Шопен» устроил свои склады в Варшаве, Белостоке, а также Лиде и других белорусских и украинских городах. Пиво доставлялось туда по железным дорогам в собственных вагонах-ледниках[27]. Пивоваренный завод Зубова производил «Русский портер», который нарасхват раскупался в Москве, Петербурге и Варшаве, прочие же сорта пива расходились на месте и в Курляндской губернии. Пиво под названием «Бок-бир» развозилось в собственных вагонах завода по станциям Либаво-Роменской и Петербурго-Варшавской железных дорог[28]. По сводным данным Министерства торговли и промышленности, в 1900 г. из Каунаса и его окрестностей было отправлено пива в Лиепаю 19 тыс. пудов, из Вильнюса и его окрестностей было вывезено в Белосток 67 тыс. пудов,

[24] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 501, л. 21.

[25] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 121, 128, 146.

[26] К. Гуковский, Ем. Войнич, И. Н. Синяков. Город Поневеж, стр. 110.

[27] Указатель действующих в Империи акционерных предприятий, изд. 2, т. 1. СПб., 1905, стр. 170.

[28] К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 39.

в Варшаву — 59 тыс., в Гродно — 37 тыс., в Минск — 26 тыс., в Гомель — 13 тыс., в Лиепаю — 12 тыс., в Пинск — 10 тыс., в Ошмянский торгово-промышленный район — 38 тыс., Лидский — 24 тыс., в Бердичев — 20 тыс. и в Киев — 12 тыс. пудов. Из г. Шяуляй в Лиепаю было отправлено 88 тыс. пудов пива[29].

Лесопильни и некоторые крупнейшие деревообрабатывающие предприятия Литвы к началу 80-х годов также стали сбывать свою продукцию на новых территориях России. В 1882 г. изделия каунасского мебельного предприятия «Елена» находили сбыт в Москве, Варшаве, Киеве и других городах. Предприятие выполняло также заказы на полную меблировку станций Баскунчакской и Екатерининской железных дорог[30]. Все же основными производителями мебели на вывоз из Литвы в конце XIX в. являлись рассеянные мануфактуры и ремесленные мастерские, работавшие на скупщиков. Лесопильни, обслуживавшие местный рынок, в результате более быстрого развития во второй половине 90-х годов также стали искать рынки сбыта за пределами Литвы. По сведениям старшего фабричного инспектора И. Вульферта, к концу 90-х годов вильнюсские лесопильни отправляли доски в Варшаву, Лодзь и на юг, где товар доходил до Батума[31]. Сведения Министерства торговли и промышленности за 1900 г. показывают, что лесопильни г. Шяуляй и его окрестностей сбывали обработанное дерево в Лиепаю, Ригу, Таллин[32]. Каунасские лесопильни вывозили доски за границу через Лиепаю и по Неману (через Клайпеду)[33]. Сбыт продукции лесопильных предприятий за пределами Литвы стал увеличиваться с наступлением в начале XX в. экономического кризиса и сокращением строительства жилых домов и промышленных предприятий на месте.

Таким образом, некоторые сдвиги в укреплении экономических связей рассмотренных отраслей промышленности Литвы с Россией наблюдаются преимущественно с 80-х годов и особенно в период промышленного подъема в 90-х годах. Все же в основном эта промышленность и в дальнейшем опиралась на местное сырье и местный рынок.

Отдельную группу предприятий пищевой промышленности составляли крупнейшие табачные и шоколадно-конфетные предприятия, выросшие на привозном сырье. Табачные предприятия Каунаса в 1885—1887 гг. листовой табак получали из 10—12 губер-

[29] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 118, 128, 146.

[30] Торговый вестник Западного края, 1882, № 53, стр. 5.

[31] И. К. Вульферт. Очерк развития..., стр. 14.

[32] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 118.

[33] К. П. Гуковский. Город Ковна, стр. 101.

ний, прежде всего из Черниговской, Полтавской, Харьковской и Херсонской[34]. По сведениям корреспондента «Экономического журнала» А. П. Субботина, в Вильнюс табак также поступал с юга России, а именно из Ромен, Нежина, Киева, Одессы и других мест[35]. Украинским сырьем табачная промышленность обеспечивалась по существу и в последующие десятилетия. Только табак высших сортов фабриканты выписывали из-за границы[36]. Шоколадно-конфетные предприятия также перерабатывали украинский сахар, получаемый из Киевской и других губерний. Только необходимые в качестве сырья колониальные товары поступали из-за границы[37].

Местный рынок также и для табачных и шоколадно-конфетных предприятий являлся главным. Но все же последние принадлежали к тем предприятиям пищевой промышленности, которые поддерживали прочные связи и с отдаленными рынками сбыта. Конфетно-шоколадные предприятия Литвы, как показывают данные о шяуляйской фабрике бр. Каганов, сбывали свои изделия в крупнейших центрах России[38]. Каунасские табачные предприятия в 1885—1887 гг. свою продукцию сбывали в Петербурге, Варшаве, в Московской, Воронежской, Курской, Саратовской, Смоленской и других губерниях, а сигары — преимущественно в Риге, в прибалтийских губерниях[39]. Все же к концу XIX в. табачные предприятия Литвы в результате конкуренции гродненских и других фабрик России были вынуждены сократить свое производство. Но это еще не означало, что крупнейшие табачные предприятия довольствовались менее широкой территорией сбыта. Вильнюсская табачная фабрика Я. и М. Шептовицких к началу XX в. держала свои склады в Петербурге, Москве, Ростове-на-Дону, Кременчуге, Екатеринославе, Варшаве и Люблине[40]. Часть своей продукции — папиросы — вильнюсские промышленники сбывали также за границей[41].

Отдельную, своеобразную по своим экономическим связям

---

[34] Каунасский филиал ЦГА Литов. ССР, ф. 109, оп. 1, д. 22, лл. 269, 465, 722.

[35] А. П. Субботин. В черте еврейской оседлости. Отрывки из экономических исследований в Западной и Юго-Западной России за лето 1887 г., вып. 1. СПб., 1888, стр. 71.

[36] Обзор Ковенской губернии за 1899 год. Ковна, 1900, стр. 22; К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 38.

[37] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 118, 145; К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 36.

[38] К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 37.

[39] Каунасский филиал ЦГА Литов. ССР, ф. 109, оп. 1, д. 22, лл. 269, 271, 274, 465, 722; А. П. Субботин. В черте еврейской оседлости, стр. 121.

[40] ЦГИА Литов. ССР, ф. 515, оп. 9, д. 296, л. 7.

[41] И. К. Вульферт. Очерк развития..., стр. 14.

группу составляли щетинообрабатывающие предприятия Литвы. Эти предприятия, занятые изготовлением полуфабриката для щеточных фабрик и в основном сосредоточенные в литовской части Сувалкской губернии, сырье приобретали и на местном рынке, но главным образом получали его из Центральной России и Сибири. Вся продукция этих предприятий шла за границу, главным образом в Лейпциг, который являлся центром мирового значения по торговле щетиной[42].

По характеру экономических связей к щетинообрабатывающим предприятиям примыкали костемольные заводы. Появившиеся в конце 60-х годов первые предприятия такого рода работали на местном и вообще российском сырье, а свою продукцию — костяную муку — сбывали в Пруссию. На месте оставалась лишь небольшая часть продукции[43].

Таким образом, щетинообрабатывающие и костемольные предприятия Литвы своим существованием и развитием были обязаны спросу за границей на российскую щетину-полуфабрикат и на костяную муку как минеральное удобрение.

Явление во многом противоположного направления наблюдалось в кожевенной промышленности Литвы. Когда в результате протекционистской политики царского правительства с конца 70-х годов стали увеличиваться сборы на импортные выделанные кожи и кожевенные изделия, кожевенная промышленность Литвы стала расширять свое производство не только за счет местного сырья, но и за счет привозимого из-за границы. Этому способствовали некоторые уже ранее установленные связи. По сведениям швенчёнского уездного земского исправника и самого предпринимателя за 1864—1867 гг., кожевенный завод помещика Скирмунта получал сырые кожи «из американских владений через город Ригу». Вильнюсский кожевенный завод В. И. Шопена в 1878 г. выписывал сырые кожи из внутренних губерний России; отказ от местного сырья объяснялся тем, что «туземные кожи, вследствие малой рослости нашей собственной породы лошадей, для обработки не годятся»[44].

Привоз кожевенного сырья из-за границы стал массовым явлением в конце XIX в. В записке старшего фабричного инспектора Виленской губернии И. Вульферта от 16 марта 1898 г. на имя

---

[42] Сборник материалов об экономическом положении евреев в России, т. 2. СПб., 1904, стр. 108, 109.

[43] ЦГИА Литов. ССР, ф. 378, Общ. отд., 1870 г., д. 1539, л. 249 («всеподданнейший» отчет ковенского губернатора за 1870 г.); К. П. Гуковский. Город Ковна, стр. 101.

[44] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 337, ч. 3, л. 760; д. 367, л. 41; д. 390, л. 22; Из области виленской обрабатывающей промышленности. — Виленский вестник, 1 мая 1878 г., № 92.

виленского генерал-губернатора говорится, что «сырой материал скупается преимущественно внутри Империи, но лет пять тому назад во время сильного воздорожания кож крупнейшие заводчики сделали опыт покупки сырых кож за границею, и в настоящее время лучшая подошва выделывается из американских кож, получаемых в соленом виде»[45]. Кстати, иностранное сырье появилось раньше, чем указывает И. Вульферт. В последующем обзоре И. Вульферт уточнил, что крупные заводчики выписывали из Америки и Африки сырые подошвенные кожи, из Западной Европы — часть конских, из Австралии — бараньи, а мелкие заводчики весь материал получали на месте[46].

Как утверждает один современник, на вильнюсские заводы помимо импортного сырья поступали также соленые и сухие кожи из центральных и южных губерний России[47]. В 1900 г. в Вильнюс было доставлено 266 тыс. пудов кож (в основном сырых), в том числе из Варшавы — 22 тыс., из Вилкавишско-Сувалкского района — 37 тыс., Каунасского — 12 тыс. пудов; привозились кожи также из ближайших районов Полесья. Нет сомнения в том, что основная часть кож, прибывавших из Варшавы, Вилкавишско-Сувалкского и Каунасского районов, поступала туда из-за границы. Это подтверждается также сведениями о привозе кож и шкур (132 тыс. пудов) в г. Шяуляй: больше половины этого сырья доставлялось из портовых городов — Лиепаи (67 тыс. пудов) и Риги (16 тыс. пудов). Там же указывалось, что из Харькова поступило только 16 тыс. пудов и Вильнюса — 6 тыс. пудов кож (по-видимому, выделанных)[48].

По сведениям, собранным у шяуляйских заводчиков, к началу XX в. кожевенный завод Френкеля сырые кожи в большом количестве получал из Монтевидео, Рио-де-Жанейро, а также из Индии; подошвенный товар приготовлялся преимущественно из бычьих кож, привозившихся из Южной Америки и с Украины. Местные кожи шли только на стельки (до 30% общего производства). На завод бр. Рогалиных кожи для выделки поступали преимущественно из-за границы. Завод бр. Нуроков сырье приобретал прежде всего в восточных губерниях России, но некоторую часть — также и в Америке.

---

[45] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 1170, л. 69.

[46] И. К. Вульферт. Очерк развития..., стр. 13.

[47] И. И. Шпаковский. Способы утилизации некоторых отбросов обрабатывающей фабрично-заводской промышленности Виленской губернии для приготовления концентрированных удобрительных и кормовых веществ. — Журнал годичного общего собрания членов Виленского общества сельского хозяйства 2 и 3 марта 1902 г., приложение, стр. 18.

[48] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 118, 146.

Дубильный материал был не только российский, но и импортный. Завод Френкеля дубильное дерево получал из Буэнос-Айреса через Лиепаю целыми кораблями, по 60—90 тыс. пудов. Ивовая и еловая кора для дубления покупалась заводом большими партиями во внутренних губерниях России[49].

Главным рынком для кожевенной продукции являлся местный и вообще российский. Правда, И. Вульферт указывает, что кожевенные заводы Виленской губернии часть продукции сбывали во Францию и Англию, так как на всемирных выставках были установлены определенные связи[50]. Шяуляйский завод Френкеля в 1891 г. также продал много своей продукции во Францию[51]. Все же основная масса выделанных кож шла на местный рынок, а также в Белоруссию и другие районы империи[52].

Экономические связи с иностранными сырьевыми рынками, с одной стороны, и с местным и вообще российским рынком сбыта, с другой, еще более ясно прослеживаются в отношении металлообрабатывающей промышленности Литвы.

С 1861 г. правительство стало давать разрешения на беспошлинный привоз чугуна, железа и стали, и в результате сравнительно низких пошлин на некоторые сорта импортного металла-полуфабриката в Литве стала расти металлообрабатывающая промышленность. Как известно, она и в дальнейшем, особенно с 1877 г., поощрялась увеличением таможенных сборов на импортные металлические изделия. С 1880 г. беспошлинный привоз чугуна и железа был прекращен. В последующие годы пошлина на эти товары систематически увеличивалась, особенно в результате таможенной войны с Германией. Политика правительства непосредственно отражалась на экономических связях металлообрабатывающей промышленности Литвы.

Каунасские металлообрабатывающие заводы с начала своего существования стали работать на импортном сырье. Чугунолитейный завод «Минерва» в 1864 г. получил разрешение на привоз из Пруссии 100 тыс. пудов чугуна и 100 тыс. пудов железа. После того как в 1864 г. Министерством финансов был разрешен привоз чугуна и железа для производства лафетов, вагонов, телеграфной проволоки, в Каунасе в 1867 г. появился завод Д. Шерешевского (позднее — Тильманса), основной продукцией которого была телеграфная проволока. На импортном сырье

[49] К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 35, 36.
[50] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 1170, л. 69.
[51] К. Гуковский, И. Пташкин. Город Шавли, стр. 35.
[52] Там же, стр. 35, 36; ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 337, ч. 3, л. 760; д. 367, л. 41; д. 390, л. 22 (завод Скирмуита); д. 1170, л. 69 (Виленская губерния).

работал также чугунолитейный завод «Марс»[53]. Как показывает переписка каунасских промышленников с департаментом торговли и мануфактур по поводу получения беспошлинного металла, все металлообрабатывающие заводы Каунаса и его окрестностей до конца 70-х годов сырье получали из Пруссии[54].

Вильнюсский чугунолитейный и машиностроительный завод Ридингера и Лаланса, как видно по сведениям за 1866 г., сырье приобретал и за границей, и внутри России[55]. Проволочно-гвоздильный завод бр. Фрумкиных в Лентварисе (Тракайский у.) и завод конноподковных гвоздей С. О. Вышвянского в Новой Вильне (Вильнюсский у.) перерабатывали импортное сырье, и в прошении, поданном на имя генерал-губернатора в конце 1883 г., фабриканты жаловались на новые обременительные таможенные сборы[56]. Нововильняский завод, который стал производить кроме гвоздей также косы, даже в начале 90-х годов перерабатывал сталь, получаемую из Швеции[57].

Все же с 80-х годов для металлообрабатывающей промышленности начался переломный этап — иностранное сырье стало вытесняться российским. В 1900 г. для каунасских металлообрабатывающих заводов прибыло 1025 тыс. пудов железа «не в деле», а именно: из Екатеринославского торгово-промышленного района — 305 тыс., Юзовского — 285 тыс., Домбровского — 173 тыс., Мариупольского — 56 тыс., Конского — 20 тыс., Алмазненского — 19 тыс., Столбцовского — 18 тыс., Златоустовского — 14 тыс., Опатовского — 10 тыс., Ижевского — 10 тыс. пудов. Прямо из-за границы было получено 33 тыс. пудов сырья; кроме того, иностранное сырье, очевидно, шло через Лиепаю, откуда было привезено 6 тыс. пудов железа. Чугун в Каунас также поступал с российских заводов — из Алмазненского района (71 тыс. пудов), Мариупольского (3 тыс.), Юзовского и Криворожского (по 2 тыс.), а из-за границы (по Неману) — только 8 тыс. пудов. В Вильнюс и его окрестности в 1900 г. было привезено железа и стали «не в деле» 406 тыс. пудов, в том числе с польских заводов поступило 116 тыс. пудов, с Юга России — 36 тыс., а из Риги и Лиепаи, т. е. из портовых городов, через которые шло импортное сырье, — только 50 тыс. пудов. Лентварский проволочно-гвоздильный завод железо «не в деле» получал

[53] Каунасский филиал ЦГА Литов. ССР, ф. 473, оп. 1, д. 2911, л. 9; д. 3357, л. 1.

[54] Там же, ф. 49, оп. 2, д. 193, л. 876; д. 13388, л. 6; ф. 61, оп. 2, д. 5691, л. 6; ф. 473, оп. 1, д. 3593, л. 3.

[55] ЦГИА Литов. ССР, ф. 338, оп. 1, д. 390, лл. 4, 5.

[56] Там же, ф. 378, Общ. отд., 1884 г., д. 50, лл. 2, 3.

[57] Обзор Виленской губернии за 1893 год. Вильна, 1894, стр. 19.

из Домбровского промышленного района, а именно — 160 тыс. пудов при общей массе необходимого сырья в 166 тыс. пудов. Замена импортного сырья российским в конце XIX в. стала возможной также благодаря росту металлургии Юга.

Только каменный уголь и кокс — топливо в основном для металлообрабатывающей промышленности — по-прежнему прибывали в Литву из-за границы. В 1900 г. в Вильнюс поступило 930 тыс. пудов угля и кокса, в том числе 869 тыс. пудов — из Лиепаи. В Каунас было привезено 714 тыс. пудов каменного угля, в том числе из-за границы по Неману — 273 тыс., через Лиепаю — 127 тыс., по железной дороге из Германии через Вирбалис (Вержболово) — 103 тыс. пудов. Только небольшая часть угля поступала из Польши и с Юга России[58]. Иностранный уголь был германского и английского происхождения. Широкий доступ его в Литву был обеспечен отсутствием таможенных преград и сравнительной отдаленностью главного в России Донецкого угольного бассейна. К этому нужно добавить, что оборудование и машины металлообрабатывающих, а также и других фабрик и заводов в подавляющем большинстве являлись иностранными (преимущественно из Пруссии). Из имевшихся в 1875—1878 гг. в Виленской, Ковенской и Сувалкской губерниях 51 паровой машины произведенных в Пруссии было 34, в Англии — 10, а в России — только 4[59]. О привозе машин из-за границы в 80—90-х годах свидетельствуют многие указания в обзорах губерний.

Металлообрабатывающая промышленность Литвы работала в расчете не столько на местный рынок, сколько на российский рынок вообще. Об этом говорит сам факт существования этих предприятий, крупнейшие из которых с 70—80-х годов находились в руках немецких капиталистов. Столкнувшись с таможенным барьером, эти капиталисты перебросили свои капиталы в Россию с целью использования российского рынка для сбыта своих металлических изделий.

Продукция металлообрабатывающих заводов Литвы была известна во всей России. В. И. Ленин, касаясь металлообрабатывающих промыслов в России, между прочим отметил, что в Павлове наблюдалось уменьшение числа замочных мастерских с наемными рабочими в связи с конкуренцией фабрики бр. Шмидтов около Каунаса[60]. Относительно же крупного винтодельного

[58] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 127, 142, 145.

[59] Материалы для статистики паровых двигателей в Российской империи. СПб., 1882, стр. 165, 166.

[60] В. И. Ленин. Полное собр. соч., т. 3, стр. 418.

завода бр. Тильмансов в Каунасе один современник в начале XX в. писал: «Можно с уверенностью сказать, что производством завода в значительной степени обеспечивается внутренний рынок и привоз таких же изделий из-за границы, несмотря на увеличивающуюся потребность, заметно падает»[61].

Обобщенные данные о местах реализации продукции каунасских металлообрабатывающих заводов за 1900 г. опубликованы Министерством торговли и промышленности. Оказывается, что продукция этих заводов составляла 566 тыс. пудов и она дробными партиями рассылалась по всей России, главным образом в Москву (35 тыс. пудов), Варшаву (26 тыс.), Харьков (22 тыс.), Петербург (18 тыс.), Бердичев (12 тыс.), Нижний Новгород (12 тыс.), Киев и Одессу (по 11 тыс.), Ригу (10 тыс.), Гомель (9 тыс.), Ровно (7 тыс.), Лиду и Гродно (по 5 тыс.), Закавказье (5 тыс. пудов). В Литве оставалась лишь небольшая часть этой продукции: в Вильнюс было отправлено 22 тыс., в Паневежис — 9 тыс., в Вилкавишско-Сувалкский район — 7 тыс. пудов[62]. Даже сравнительно небольшое предприятие Л. Якобсона в местечке Жагаре (Шяуляйский у. Ковенской губ.) свою продукцию — крючки — сбывало в Петербурге, Варшаве, Риге, Даугавпилсе и Вильнюсе, а пуговицы — в Варшаве и Риге[63].

На российский рынок работали также металлообрабатывающие предприятия Вильнюса и его окрестностей. Нововильняский завод конноподковных гвоздей и кос в начале 90-х годов довел свое производство до 400 тыс. кос в год, и его продукция постепенно стала вытеснять иностранные, главным образом австрийские, косы[64]. Лентварский же завод свою продукцию (гвозди, винты, болты и проволоку) отправлял в Белоруссию, а также в Петербург, Даугавпилс[65].

Следовательно, постепенная замена на металлообрабатывающих заводах Литвы иностранного сырья российским не оказала воздействия на рынки сбыта продукции, но по мере роста этих предприятий масса продукции, поступавшая на российский рынок, увеличивалась.

Общим для всей мануфактурной и фабрично-заводской про-

---

[61] К. П. Гуковский. Город Ковна, стр. 109.

[62] Промышленность и торговля Европейской России по районам, вып. 2, стр. 127.

[63] А. Белозарчик. Местечко Жагоры (опыт историко-статистического описания). — Памятная книжка Ковенской губернии на 1899 год. Ковна, 1899, стр. 43.

[64] Б. Р. Несколько слов о Вильне и ее окрестностях. Фабрично-заводская деятельность станции Вилейки. Вильна, 1893, стр. 5.

[65] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 142.

мышленности было то явление, что наиболее прочные экономические связи с Россией и в пореформенный период в первую очередь устанавливались предприятиями вновь или почти вновь созданных производств и отраслей (металлообрабатывающие, кожевенные, щетинообрабатывающие, шоколадно-конфетные, табачные, дрожжево-винокуренные). В старых отраслях производства новые экономические связи с Россией устанавливались предприятиями в основном по мере их укрепления и расширения (пивоваренные, мукомольные), но и здесь частично наблюдался факт, что на российский рынок стали опираться недавно основанные предприятия. Если же рассматривать расширение экономических связей хронологически, то этот процесс в основном соответствовал темпам роста промышленности Литвы вообще. Если в первые два пореформенных десятилетия, когда развитие промышленности Литвы оставалось сравнительно медленным, продолжалось становление новых экономических связей с Россией, то в период дальнейшего роста промышленности, особенно в связи с завершением по существу технического переворота, эти связи подвергались значительной трансформации, приобретали устойчивость в определенных направлениях, а в годы промышленного подъема конца 90-х годов еще значительно расширились в количественном отношении.

Экономические связи Литвы с Россией предприятиями мануфактурного и фабрично-заводского типа не исчерпывались. В Литве, как известно, была развита также мелкая промышленность. Правда, сведения об экономических связях ее в дореформенный период весьма скудны. Как пишет историк-современник М. Балинский, в 1833 г. продукция вильнюсских сафьянников продавалась в Бердичеве и за границей (в Австрии)[66]. Можно предполагать, что и часть продукции других ремесленников при посредстве торговцев-скупщиков и мануфактурщиков также находила рынок за пределами Литвы (по-видимому, в Белоруссии). В первой половине XIX в. в Вильнюсе в руки скупщиков и мануфактурщиков попадала значительная часть продукции цеховых и нецеховых ремесленников — готовой обуви, одежды (костюмов, перчаток, галстуков, шляп), выделанных кож (особенно сафьяна), гончарных, столярно-мебельных изделий, гвоздей, веревок[67]. Во всяком случае, это было явление не новое, так как ремесленные центры Литвы уже сотни лет частично обслуживали потребителей на соседних территориях. Примечательно только то, что в первой половине XIX в. и особенно с середины

[66] M. Baliński. Opisanie statystyczne miasta Wilna, s. 120, 138.

[67] V. Merkys. Vilniaus amatininkų cechai ir stambusis kapitalas XIX a. — Труды АН Литовской ССР, серия А, 1962, № 1 (12), стр. 121, 124—126.

его за пределы Литвы, очевидно, шло больше ремесленной кустарной продукции, чем когда-либо раньше.

Сырье для мелкой промышленности Литвы в дореформенный период в основном являлось местным, а часть его, как и в период Речи Посполитой, привозилась из-за границы. Прежде всего к местному сырью относится дерево и продовольственные продукты (за исключением соли и пряностей, поступавших преимущественно из-за границы; только 6—8% потребляемой соли привозилось из южных губерний — из Крыма). Портные и прочие ремесленники, изготовлявшие одежду, обрабатывали сукно, которое доставлялось из-за границы (лучших сортов), а также и с белорусских фабрик (из Слонима) и с 50-х годов — из Белостока. Шелковые ткани были иностранного происхождения, но в 40-х годах стали поступать и из Москвы. Хлопчатобумажные ткани также частично привозились из-за границы (Англии), но главным образом — из Москвы, а с середины XIX в. — из Польши.

Железо в Литву в первой половине XIX в. шло через Пруссию и Ригу, но во все большем количестве оно стало поступать и из России — из Москвы, Орловской губернии и с Урала («сибирское»)[68]. В середине XIX в. наряду с заграницей основным поставщиком железа стала Польша. В 1852 г., по сведениям вильюсского городского головы о торговле железом в городе, было получено российского железа до 8700 пудов, в том числе «варшавского» — 5000 пудов[69].

Установление более прочных экономических связей с отдаленными губерниями России затруднялось отсутствием хороших сухопутных дорог и судоходных рек. Товары же из-за границы шли по реке Неману и через порты Либаву и Ригу, откуда перевозились в Литву не только специально нанятыми извозчиками, но и крестьянами, возвращавшимися из портов после доставки туда излишков сельскохозяйственной продукции фольварка, а также собственной (льна, зерна). Но все же традиционные экономические связи мелкой промышленности Литвы в дореформенный период подверглись некоторому изменению в результате роста новых промышленных районов России — Центрально-промышленного и Польского.

---

[68] M. Baliński. Opisanie statystyczne miasta Wilna, s. 134—137; Исторически-статистические очерки Виленской губернии. Вильна, 1852, стр. 193, 194; ЦГИА Литов. ССР, ф. 458, оп. 1, д. 576, л. 122 (рапорт Виленской купеческой палаты магистрату от 22 апреля 1802 г.); ф. 937, оп. 1, д. 821, лл. 115, 117, 118 (сообщения вильнюсских купцов от 1829 г.); ф. 378, Общ. отд., 1842 г., д. 623, л. 43 («всеподданнейший» отчет виленского губернатора за 1841 г.).

[69] ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1. д. 116, л. 60.

В пореформенный период экономические связи мелкой промышленности, рассеянной мануфактуры Литвы значительно расширились. Прежде всего здесь следует упомянуть производства одежды и обуви. А. П. Субботин писал относительно Вильнюса, что «при обходе мастерских мы встретили одного портного, и не из самых важных, который имеет заказчиков (прежние виленские жители) в Бердянске и даже в Асхабаде, куда высылает платье». Далее он отмечал, что перчатки рассылаются из Вильнюса в Малороссию и в белорусские губернии[70]. Обзор Виленской губернии за 1890 г. также свидетельствует о том, что вильнюсские перчатки отправлялись в эти местности в довольно большом количестве. Вслед за этим в «Обзоре» указывалось на широкое распространение вильнюсских чулок, которые сбывались во многих губерниях[71]. В 90-х годах рассеянными мануфактурами с центрами в Вильнюсе были охвачены сотни чулочниц в окрестных местечках. Мануфактурщики и просто скупщики чулок, по сведениям корреспондентов Еврейского колонизационного общества, сбывали чулки в разные пункты России, а выросшая из рассеянной мануфактуры чулочная фабрика И. Бруна свою продукцию в конце 90-х годов посылала в Петербург, Москву, Тифлис, Баку, Кутаис[72]. Эти сведения дополняет вильнюсская газета «Северо-западное слово», где сообщается, что местные чулки сбываются во всех уголках России, в том числе в Поволжье, на Кавказе, в Крыму[73]. Обувь же по-прежнему продавалась на месте и в соседних губерниях. А. П. Субботин отметил, что продукция сапожников из Вильнюса вывозилась в Ковенскую, Гродненскую и другие губернии[74].

Последующее место по масштабам экономических связей занимало, очевидно, столярно-мебельное производство. Вильнюсские мебельщики работали на скупщиков («на склады») и на заказы — местные и иногородние. Некоторые мебельщики отправляли свои изделия в Кишинев, Киев, Одессу[75]. Как видно из жалобы 19 вильнюсских обойщиков в ремесленную управу от 9 мая 1883 г., местные столяры-обойщики получали работу по обивке мебели, привозимой в Вильнюс из других городов и из-за границы[76]. Вильнюсские токари свои изделия сбывали в разные

[70] А. П. Субботин. В черте еврейской оседлости, стр. 79.
[71] ЦГИА в Ленинграде, ф. 1284, оп. 223, д. 132, л. 22.
[72] Сборник материалов об экономическом положении евреев в России, т. 1. СПб., 1904, стр. 243.
[73] Северо-западное слово, 8 декабря 1898 г., № 24.
[74] А. П. Субботин. В черте еврейской оседлости, стр. 72.
[75] Там же, стр. 80.
[76] ЦГИА Литов. ССР, ф. 939, оп. 2, д. 18, л. 48.

города России, даже в Сибирь[77]. В 1900 г. из Вильнюса и его окрестностей было отправлено 75 тыс. пудов мебели и 25 тыс. пудов бочарных изделий, в частности в Ригу, Елгаву, Даугавпилс и Витебск. Из Каунаса и его окрестностей было вывезено 76 тыс. пудов деревянных изделий, мебели, в том числе в Ригу и Лиепаю — по 8 тыс. пудов и в Москву — 3 тыс. пудов[78].

В области приобретения сырья перчаточные, чулочные, портняжные и столярно-мебельные производства в основном сохраняли свои традиционные связи. Пряжа и хлопчатобумажные ткани привозились преимущественно из Польского промышленного района и Белостока. В частности, трикотажная фабрика И. Бруна и крупные чулочные мастерские Вильнюса получали сырье из Лодзи. В меньшем количестве пряжа и ткани доставлялись из Петербурга и Москвы. Дерево, употреблявшееся в качестве сырья, приобреталось на месте и в Западной Белоруссии, и только небольшая часть высокосортного дерева вывозилась из-за границы[79].

Доля привозного сырья из России увеличивалась также в прочих производствах мелкой промышленности, и это более или менее соответствовало сдвигам в соответствующих экономических связях фабрично-заводской промышленности Литвы.

Расширение экономических связей мелкой промышленности Литвы определялось, в частности, следующими факторами. В пореформенный период мелкая промышленность Литвы по количеству занятых в ней людей выросла в 2—3 раза. Дальнейшее распространение получила рассеянная мануфактура, а именно — в производствах портняжно-швейном, перчаточном, чулочном, столярно-мебельном. Кроме того, большая часть продукции ремесленников попадала в руки разного рода скупщиков. Последние и мануфактурщики имели больше возможностей выступать и на местных, и на отдаленных рынках, чем разрозненные мелкие товаропроизводители. Прежде всего обращают на себя внимание более прочные и широкие экономические связи вильнюсской промышленности: рассеянная мануфактура и работа на скупщика («на склады») в Вильнюсе — крупнейшем центре мелкой промышленности Литвы — получили сравнительно широкое распространение.

Существенное расширение экономических связей всей промыш-

[77] Сборник материалов об экономическом положении евреев в России, т. 1, стр. 249.

[78] Торговля и промышленность Европейской России по районам, вып. 2, стр. 127, 145.

[79] Там же, стр. 127, 146; Сборник материалов об экономическом положении евреев в России, т. 1, стр. 243, 249; ЦГИА Литов. ССР, ф. 388, оп. 1, д. 390, лл. 2, 3, 6, 7.

ленности Литвы с Россией в пореформенный период, особенно в 80—90-х годах, явилось следствием действия целого ряда общих факторов. В 60—80-х годах через Литву были проложены железные дороги, обеспечившие хорошее сообщение с основной частью России. Проблема транспортировки из внутренних губерний России тяжеловесного сырья и сбыта в Россию готовой продукции по существу была решена. Наряду с этим связи промышленности Литвы с Россией поощрялись протекционистской политикой царского правительства, установлением таможенного барьера для иностранной промышленной продукции и даже сырья. Правда, эти связи в значительной мере осложнялись капиталистической конкуренцией. Появление и развитие в Литве новых отраслей промышленности тормозились более старыми промышленными районами, в первую очередь Польским и Центрально-промышленным и Ригой.

Во всяком случае, экономические связи промышленности Литвы с российской сырьевой базой и всероссийским рынком сбыта являлись важным определяющим фактором роста литовской промышленности. Промышленность Литвы выигрывала также оттого, что часть ее являлась промежуточным звеном в экономических связях России и мирового капиталистического хозяйства в целом.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

М. И. Козин (Рига)

ВЛИЯНИЕ РУССКОГО ХЛЕБНОГО ЭКСПОРТА НА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО В ЛАТВИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX В.)

Сельскохозяйственное производство Латвии, равно как и Прибалтики в целом, уже в первой половине XIX в. было тесно связано с рынком. Значительная часть местной продукции шла за границу.

Основными экспортными товарами Рижского порта в это время были льноволокно и льняное семя, причем крупным поставщиком льна на международный рынок наряду с Литвой и Белоруссией являлась и Латвия. Экспорт льна через Ригу особенно быстро нарастал в 30—40-х годах XIX в., когда он за два десятилетия увеличился более чем вдвое. Доля Курляндской и Лифляндской губерний в рижской экспортной торговле льном составляла 17—18%, а в торговле посевным льняным семенем — до 53%. Экспортировалось также значительное количество зерна, особенно из Курляндской губернии. Лифляндская губерния, где было широко развито винокуренное производство, вывозила преимущественно спирто-водочные изделия, количество же зерна, вывозившегося из этой губернии, уменьшалось.

В рижской экспортной торговле зерном все большее значение приобретали не прибалтийские и соседние с ними литовские губернии, а губернии Белоруссии и в особенности Центральной России. Эта тенденция усилилась с постройкой Риго-Орловской железной дороги, продолженной затем до Царицына. В 1866—1870 гг. в среднем ежегодно в Ригу доставлялось 1 269 800 пудов ржи, в 1871—1875 гг. — 4 054 500 пудов,

а в 1876—1880 гг. — 8 524 400 пудов. Примерно так же рос подвоз и других зерновых — ячменя, овса и пшеницы. Динамика привоза зерна в Ригу из Лифляндской и Курляндской губерний, а также его место в общем привозе характеризуются данными таблицы 1.

Как видно из таблицы, стабильная тенденция роста наблюдается лишь в доставке в Ригу из Лифляндской и Курляндской губерний ячменя. Доставка ржи подвергалась заметным колебаниям, а доставка овса систематически сокращалась. Начиная с 1891 г. рижская статистика перестала учитывать подвоз по районам его отправления, однако данные о перевозках по местным дорогам ясно показывают дальнейшее сокращение в 90-х годах доставки зерна из Лифляндской и Курляндской губерний. Одновременно с уменьшением доли местного зерна на рижском рынке происходило и падение влияния доставки его на цены как в портовых городах, так и на провинциальных рынках. Сельским хозяевам Прибалтики, в первую очередь помещикам, стало ясно, что им все больше придется считаться с конкуренцией зерна, привозимого из внутренних губерний России. Поэтому увеличение подвоза зерна в прибалтийские порты из внутренних губерний России уже в 60-х годах XIX в. стало беспокоить местных землевладельцев. Но рост цен на зерновые, наблюдавшийся в течение 60—70-х годов, смягчал конкуренцию. Местные землевладельцы, продолжая производство традиционных зерновых культур, получали достаточно высокие доходы. Положение резко изменилось с началом в Европе сельскохозяйственного кризиса, вызванного увеличением вывоза зерновых из США, России, Индии, отчасти Аргентины. Вслед за падением цен на европейских рынках началось падение цен и в России.

Учрежденная в связи с падением цен на сельскохозяйственные продукты в 1888 г. «высочайшая» комиссия отмечала, что, несмотря на понижение цен и независимо от того, «... выгодны или невыгодны условия продажи хлеба, вывоз его постоянно возрастает»[1]. В основе этого роста лежало увеличение не столько производства, сколько нужды в деньгах. В том же документе указывалось, что «наши хозяйства, и крупные и мелкие, вынуждены продавать свои продукты в искусственно больших размерах, не руководствуясь ни положением цен, ни уровнем собственных потребностей»[2]. Это признание в первую очередь относилось к крестьянским хозяйствам, страдавшим от непосильных выкупных

[1] Доклад председателя высочайше учрежденной в 1888 году комиссии по поводу падения цен на сельскохозяйственные произведения за пятилетие (1883—1887 гг.). СПб., 1892, стр. 42.

[2] Там же, стр. 56.

Привоз зерна в Ригу из Лифляндской и Курляндской губерний в 20—80-х

Годы	Привезено из Лифляндской губернии в среднем за год					
	ржи		ячменя		овса	
	пудов	в % к общему привозу ржи в Ригу	пудов	в % к общему привозу ячменя в Ригу	пудов	в % к общему привозу овса в Ригу
1823—1832	94 500	4,6	145 136	3,4	55 560	0,7
1833—1842	13 500	0,9	18 560	0,5	9 600	0,2
1866—1870	15 676	1,2	16 162	1,8	15 623	0,6
1871—1875	45 461	1,1	81 773	6,2	20 449	0,3
1876—1880	114 550	1,4	222 826	8,3	20 056	0,2
1881—1885	128 930	2,9	692 801	19,6	15 402	0,2
1886—1890	138 460	2,4	912 009	30,2	35 569	0,5

платежей и налогов. То обстоятельство, что цены в России двигались следом за ценами на международном рынке и что наиболее высокими цены в России были в портах, свидетельствует о самой тесной связи русского сельскохозяйственного производства с мировым рынком и зависимости его от мирового рынка. Но в таком случае встает вопрос, можно ли говорить о влиянии на сельскохозяйственное производство в Латвии хлебного экспорта России. Не лучше ли говорить здесь о соответствующем влиянии международного рынка?

Для того чтобы ответить на этот вопрос, надо учесть следующие обстоятельства.

Во-первых, цены в русских портах при всей их высоте были гораздо ниже, чем они должны были бы быть при данном уровне цен на мировом рынке[4]. Это происходило вследствие крайне неудовлетворительной организации хлебной торговли в России и отсутствия в стране достаточных оборотных средств. Хотя цены на хлеб устанавливались на мировом рынке и поэтому привозимый в прибалтийские порты хлеб давил на производство хлеба в Прибалтике не непосредственно, а через механизм мировых хлебных цен, но усиленный подвоз зерна к портам изменял со-

[3] Данные за 1823—1842 гг. — по книге: J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā un Kauguru nemieri 1802. gadā. Rīgā, 1953, 30.—34. lpp., за 1866—1890 гг. — по книге: Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891. Riga, 1893, S. 10, 11.

[4] А. Ф. Зайцев. Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР, ч. I. Хлебные тарифы. М., 1925, стр. 27.

Таблица 1

годах XIX в.[3]

Привезено из Курляндской губернии в среднем за год					
ржи		ячменя		овса	
пудов	в % к общему привозу ржи в Ригу	пудов	в % к общему привозу ячменя в Ригу	пудов	в % к общему привозу овса в Ригу
459 000	22,2	3 010 736	66,2	1 433 520	18,7
364 000	24,5	2 260 480	70,0	1 072 800	20,1
74 268	5,9	625 443	76,2	250 116	9,0
143 674	3,6	609 884	46,2	184 547	2,9
1 183 955	13,9	1 535 199	57,1	489 970	4,8
778 165	17,7	1 181 150	33,4	288 430	3,8
362 363	6,3	1 137 675	37,7	391 046	5,0

отношение цен по месяцам и резко понижал местные цены по сравнению с ценами на внешнем рынке.

Во-вторых, в связи с увеличением внутреннего потребления сельскохозяйственной продукции, вызванного ростом городов и ростом доли неземледельческого населения в деревне, для прибалтийских землевладельцев все большее значение приобретал местный рынок. К концу XIX в. почти все производимое в Латвии зерно потреблялось на месте или непосредственно, или в результате переработки его на винокуренных и пивоваренных заводах и только незначительная часть хлеба из Латвии шла на экспорт. Однако цены на местных рынках определялись не местными издержками производства и не местным спросом и предложением, а зависели от портовых цен, которые, как уже было сказано, в свою очередь зависели не только от мировых цен, но и от степени наплыва хлеба в порты.

Между тем царское правительство в целях усиления позиций русских экспортеров хлеба на международном рынке приняло в 1893 г. дифференциальный тариф на перевозку сельскохозяйственных продуктов по железным дорогам России. Системой дифференциальных тарифов для отдаленных губерний устанавливались более низкие пудо-верстные ставки, чем для более близких. За перевозку зерна (пудо-версты груза) на расстояние до 200 верст надлежало уплачивать $^1/_{24}$ копейки, свыше 500 верст — $^1/_{41}$ копейки и свыше 1000 верст — $^1/_{60}$ копейки. Дифференциальный тариф снизил транспортные издержки и тем самым открыл широкую дорогу доставке зерна в порты Черного и Балтийского морей. Привозное зерно из восточных и юго-восточных

районов страны давило на экспортные цены в Рижском, Лиепайском и Вентспилсском портах и сбивало цены на внутреннем рынке Прибалтики.

В условиях преобладающего сбыта прибалтийского хлеба на местных, провинциальных рынках для сельских хозяев Прибалтики большое значение имели местные цены, заметно отличавшиеся иногда от экспортных цен в портовых городах (табл. 2).

Как следует из таблицы 2, в 1889—1891 гг. среднегодовые цены пуда ржи в уездных городах Лифляндской и Курляндской губерний были ниже цен в портах Латвии, однако в последующие пять лет они были выше, нежели цены в Риге и Лиепае, причем в отдельные годы по некоторым уездам превышение местных цен над рижскими достигало 25%. Это обстоятельство отнюдь не говорит

Таблица 2

Среднегодовая цена пуда ржи в уездах Лифляндской и Курляндской губерний в конце 80-х—90-х годах (в коп.)[5]

Уезды	Годы									
	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
Лифляндская губ.										
г. Рига	74	75	109	109	82	60	57	56	64	79
Рижский	70	65	92	110	80	61	56	56	63	76
Валкский	63	66	95	111	93	70	65	57	58	71
Цесисский	64	65	...	111	93	69	65	57	61	73
Валмиерский	65	66	99	112	105	75	64	61	58	74
Выруский	65	66	94	111	93	68	65	68	60	77
Пярнуский	70	70	104	109	105	76	65	58	52	79
Вильяндиский	70	66	105	106	102	73	65	63	66	78
Тартуский	69	70	100	117	92	70	62	60	62	79
По губернии	68	67	97	111	93	68	63	59	62	76
Курляндская губ.										
г. Лиепая	74	75	103	101	78	58	57	57	65	80
Добельский	66	68	91	105	81	60	52	50	58	71
Бауский	...	...	...	103	81	60	53	54	62	75
Вентспилсский	80	68	86	101	82	61	58	59	65	82
Айзпутский	73	...	...	101	73	56	54	65	66	79
Кулдигский	...	...	...	101	82	61	58	58	64	87
Гробиньский	72	73	91	101	78	57	57	57	62	80
Илукстский	...	...	...	105	83	59	59	57	60	74
Талсинский	...	67	88	102	78	71	55	54	63	90
Тукумский	73	64	92	102	78	74	63	59	66	83
Яунелгавский	67	70	89	104	82	59	62	59	59	74
По губернии	70	68	91	101	81	62	57	57	62	79

[5] Материалы по статистике хлебной торговли, вып. 2. СПб., 1899, стр. 57, 66.

о независимости местных цен от экспортных или мировых цен. Скорее наоборот. Более высокие по сравнению с экспортными местные цены указывают на возможный уровень цен при условии, если бы не было массового подвоза хлеба из внутренних губерний России. Подвоз хлеба из центра России исключал самостоятельность цен местного хлебного рынка или во всяком случае допускал на местных рынках такой уровень цен, который бы не превышал экспортных цен в Риге или Лиепае плюс издержки на обратную перевозку зерна из этих портов до провинциального рынка. А такие обратные перевозки зерна имели место, особенно по Риго-Двинской железной дороге (табл. 3).

Таблица 3

Среднегодовые перевозки зерна по Риго-Двинской железной дороге в последней трети XIX в. (в пудах)[6]

Годы	Ввезено в Ригу			Вывезено из Риги		
	ржи	ячменя	овса	ржи	ячменя	овса
1871—1875	100 300	121 000	41 000	2250	122	3 740
1876—1880	232 800	386 900	223 300	600	660	3 530
1881—1885	230 600	573 500	36 670	2930	2 110	15 600
1886—1890	109 700	469 200	50 500	5100	1 840	17 850
1891—1895	101 750	165 450	51 360	5900	8 260	19 140
1896—1900	45 570	178 000	22 000	720	12 593	12 470

Сокращение подвоза зерновых в Ригу по Риго-Двинской железной дороге за последние 15 лет XIX в. сопровождалось в общем ростом встречных перевозок. В десятилетие 1886—1895 гг. встречные перевозки составляли: ржи — 5—6% от подвоза этой культуры в Ригу по Риго-Двинской дороге, а овса — даже 35—37%, что объясняется развитием животноводства в прибалтийских губерниях. В Курляндской губернии товарное зерно и в 90-х годах продолжало играть бóльшую роль, чем в Лифляндской, однако и в Курземе местный рынок должен был считаться с возможностью встречных перевозок из Риги. Это обстоятельство делало невозможным длительное существование местных цен на более высоком уровне, чем уровень рижских экспортных цен. И действительно, с 1897 г. цены на местных рынках понизились до уровня экспортных и даже ниже его. Поэтому местные землевладельцы положение на хлебном рынке Прибалтики воспринимали как результат конкуренции хлеба, привезенного из внутренних губерний России.

[6] Таблица составлена по данным ежегодных «Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels».

В целях защиты местного рынка от привозного хлеба и, стало быть, в целях поддержания высоких местных цен представители прибалтийских сельских хозяев, в основном помещиков, упорно добивались то введения «свидетельств», которые подтверждали бы, что привозной хлеб действительно экспортируется за границу, то отмены дифференциальных тарифов на продовольственные хлеба и замены его тарифом, соответствующим действительным транспортным издержкам, но сохранения дифференциальных тарифов для кормовых хлебов[7]. Впрочем, эти устремления прибалтийских помещиков ничем не отличались от действий помещиков центральных районов России, добившихся при введении дифференциальных тарифов установления так наз. «Челябинского перелома», т. е. прекращения действия дифференциальных тарифов к востоку от Челябинска и, следовательно, защиты сельскохозяйственного производства центра России от конкуренции сибирского хлеба. Но попытки помещиков Прибалтики и других западных губерний защитить собственное сельскохозяйственное производство от конкуренции хлеба из центральных районов России сталкивались с интересами помещиков Центра и могли вообще ухудшить условия сбыта хлеба из центрально-черноземных губерний, поэтому их требования не были и не могли быть удовлетворены.

В местной прибалтийской печати 80—90-х годов XIX в., а также и в официальных документах прибалтийское дворянство настойчиво утверждало, что в результате конкуренции привозного хлеба и падения цен сельскохозяйственное производство становится убыточным, что рента исчезла или исчезает и т. д. Наиболее достоверные данные о степени доходности сельского хозяйства в годы кризиса были собраны в 1889 г. департаментом земледелия Министерства государственных имуществ[8]. На основе этих данных построена таблица 4.

Из таблицы видно, что производство ржи во второй половине 80-х годов в Лифляндской губернии приносило крупную прибыль (18 руб. 16 коп. с десятины) лицам, ведущим хозяйство на собственной земле и не платящим ренты. Доходность производства ржи в хозяйствах, платящих ренту, сильно понижалась (до 3 руб. 16 коп.), однако оно продолжало оставаться безубыточным. В Курляндской губернии производство ржи без уплаты ренты приносило доход лишь в 4 руб. 85 коп., а при включении

[7] ЦГИА Латв. ССР, ф. 214, оп. 1, д. 942, л. 212; ф. 6896, оп. 1, д. 43, л. 263.

[8] Сельскохозяйственные статистические сведения по материалам, полученным от хозяев, вып. III. Стоимость производства главнейших хлебов в Европейской России. СПб., 1890.

Таблица 4

Стоимость производства главнейших хлебов в прибалтийских и конкурировавших с ними губерниях в 1899 г. (в руб.)

Губернии	Рожь		Ячмень		Овес	
	Прибыль (+) или убыток (—), не включая в расход ренту	Прибыль (+) или убыток (—), включая в расход ренту	Прибыль (+) или убыток (—), не включая в расход ренту	Прибыль (+) или убыток (—), включая в расход ренту	Прибыль (+) или убыток (—), не включая в расход ренту	Прибыль (+) или убыток (—), включая в расход ренту
Лифляндская	+18,16	+3,16	+23,58	+13,58	+6,30	—3,70
Курляндская	+4,85	—3,35	+22,45	(не указаны размеры ренты)	+13,48	+5,48
Псковская	+5,03	—4,22	+14,94	+8,44	+7,71	+1,21
Витебская	+13,17	+4,42	+24,55	+17,15	+9,71	+2,71
Смоленская	+10,66	+3,86	+11,36	+5,16	+6,48	+0,28
Орловская:						
черноземн. уезды	+12,32	—3,68	...	...	+10,67	—1,73
нечерноземн. уезды	+3,74	—10,96	...	...	+5,28	—2,32
Воронежская:			+8,00	+0,25	+12,35	+4,60
черноземн. уезды	+8,96	—3,04				
нечерноземн. уезды	+6,25	—3,60				
Тамбовская:						
черноземн. уезды	+4,54	—7,96	...	...	+8,40	—1,60
нечерноземн. уезды	+4,49	—3,51	...	...	+5,80	+0,40
Курская	+11,47	—3,33	+17,25	+7,85	+15,47	+5,57

в расход ренты — убыток в 3 руб. 35 коп. Сравнивая положение в двух прибалтийских губерниях с положением в губерниях, хлеб из которых поступал в Прибалтику, можно сказать, что производство ржи в Лифляндской губернии продолжало быть выгодным, а в Курляндской губернии или приносило доход землевладельцам, не платящим ренту, или было убыточным при включении в расход ренты в той же примерно степени, как это имело место и в других губерниях.

Производство овса без уплаты ренты в Курляндской губернии давало доход в 13 руб. 48 коп., уступавший лишь доходу в Курской губернии. На землях, обложенных рентными плате-

жами, производство овса здесь также приносило значительную прибыль (5 руб. 48 коп. с десятины). В Лифляндской губернии овес приносил умеренный доход без уплаты ренты за землю, а с включением в издержки ренты — самый крупный убыток (3 руб. 70 коп.) в сравнении с другими губерниями, упомянутыми в таблице 4.

Что касается ячменя, находившего широкий сбыт на местном рынке для нужд пивоваренной и винокуренной промышленности, то его производство продолжало приносить прибыль, значительно превосходившую прибыль от этой культуры в других губерниях, кроме Витебской. Даже с уплатой ренты ячмень не приносил убытка ни в одной из приведенных в таблице 4 губерний. Правда, в Воронежской губернии доход в этом случае почти равнялся нулю, но в Прибалтике ячмень являлся самой доходной из зерновых культур.

Из сопоставления местных цен на рожь с издержками производства (табл. 5) видно, что во многих земледельческих районах России затраты по обработке земли не окупались. Особенно тяжелым было положение районов, расположенных вдали от потребительских центров и вывозных пунктов. Так, в Самарской губернии стоимость доставки хлеба по железным дорогам к балтийским портам составляла, при установившемся в 1895 г. уровне цен, около 60% стоимости хлеба[9].

Таблица 5

Стоимость производства и средняя цена 1 пуда ржи по районам Европейской России в 1885—1888 гг. (в руб.)[10]

Группы губерний	Стоимость производства, считая арендную плату	Средняя цена
Южные	39—51	44—57
Средне-черноземные	38—57	37—43
Северные черноземные	40—63	34—49
Юго-западные	39—43	47—49
Центрально-промышленные	50—75	55—72
Западные	51—66	55—60
Северо-западные	60—78	67—84
Прибалтийские	70—72	68—81
Средневолжские и заволжские	44—64	44—60

[9] А. Ф. Зайцев. Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР, ч. I, стр. 93.

[10] Там же, стр. 28.

Таким образом, жалобы прибалтийских сельских хозяев на то, что конкуренция хлеба, производимого в районах с «низкими» издержками производства, разоряет сельское хозяйство районов с «высокими» издержками производства, к которым-де относится Прибалтика, нельзя признать основательными. Землевладельцы в Прибалтике на производстве зерновых культур несли в годы кризиса потери отнюдь не бо́льшие, чем в конкурирующих губерниях. Разница в ценах на зерно в 35—50% в пользу Прибалтики оказывалась достаточной для того, чтобы производство его в Прибалтике даже при низких ценах было безубыточным, а на землях, не обложенных рентными платежами, продолжало приносить достаточно высокие доходы.

Однако сам факт вызванного падением хлебных цен резкого понижения доходов, в первую очередь от полеводства, остается несомненным. Возместить эти потери можно было уменьшением издержек производства за счет роста производительности труда — более широкого применения машин и улучшенных орудий, а также минеральных удобрений и специализации сельского хозяйства Прибалтики на молочном животноводстве, цены на продукты которого в условиях быстрого роста городов и вообще неземледельческого населения были гораздо устойчивее, чем на продукты полеводства.

О темпах роста применения сельскохозяйственных машин и улучшенных орудий свидетельствует быстрое увеличение их ввоза через Рижский порт. Средний годовой ввоз сельскохозяйственных машин через Рижский порт составлял по пятилетиям (в пудах)[11]:

в 1871—1875 гг. — 42 200,	в 1886—1890 гг. — 42 700,
в 1876—1880 гг. — 70 800,	в 1891—1895 гг. — 100 600,
в 1881—1885 гг. — 159 100,	в 1896—1900 гг. — 16 000.

Непрерывное возрастание импорта сельскохозяйственных машин через Рижский порт, как и по всей России, продолжалось до 1885 г. Введение в этом году пошлин на ввозимые сельскохозяйственные машины привело к резкому падению ввоза их в следующем пятилетии. Однако потребность сельского хозяйства в машинах и улучшенных орудиях была настолько велика, что в 1891—1895 гг., несмотря на высокие пошлины, импорт снова возрос почти в два с половиной раза. Резкое падение импорта сельскохозяйственных машин в 1896—1900 гг. в значительной

[11] Данные за 1870—1890 гг. приводятся по книге: Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1891, S. 33. Данные за 1891—1900 гг. взяты из ежегодных изданий «Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels». До 1896 г. импорт машин показан вместе с запасными частями к ним, с 1896 г. — без запасных частей, так как с этого года импорт частей сельскохозяйственных машин учитывался вместе с импортом частей других машин.

мере связано было с изменением импорта не столько в количественном, сколько в качественном отношении. Очень многие машины ввозились в эти годы в разобранном виде и потому статистикой учтены в числе частей машин. Если, например, в 1891—1895 гг. ежегодно ввозилось в среднем 19 000 пудов частей машин (сельскохозяйственных и промышленных), то в 1896—1900 гг. — целых 457 000 пудов. В последние годы XIX в. ввозились преимущественно сложные машины, потребность же в простых машинах, а также в орудиях покрывалась почти полностью отечественной индустрией[12].

На рост потребления сельскохозяйственных машин и улучшенных орудий в Латвии рассматриваемого времени указывают перевозки этих товаров из Риги по железным дорогам, пересекавшим территорию Латвии (табл. 6).

Таблица 6

Среднегодовой вывоз из Риги сельскохозяйственных машин и орудий по железным дорогам (в пудах)[13]

Годы	Вывезено по железным дорогам			
	Рига—Даугавпилс	Рига—Елгава—Мажейкяй	Рига—Тукумс	Рига—Псков
1876—1880	6 992	20 055 (среднее за 4 года)	—	—
1881—1885	10 478	17 053	9397	—
1886—1890	11 734	8 042	4183	—
1891—1895	13 694	5 150	726	17 329
1896—1900	21 450	12 056	4213	30 647

Из перевозок по четырем железнодорожным линиям, названным в таблице 6, наиболее показательны перевозки по дороге Рига—Даугавпилс. За 25 лет перевозки сельскохозяйственных машин по этой линии увеличились в 3 раза. Весьма показательно также быстрое увеличение перевозок (за 11 лет почти в 2 раза) по дороге Рига—Псков, обслуживавшей значительную часть Лифляндской губернии. Одним из главных потребителей сельскохозяйственных машин и орудий, несомненно, была Курляндская губерния. Уже в 70-х годах перевозки сельскохозяйственной техники в Курземе по дороге Рига—Елгава—Мажейкяй почти в три раза превышали соответствующие перевозки по линии Рига—Даугавпилс. Однако в последующие годы вывоз из

[12] Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas aus den Jahren 1896—1903 mit besonderer Berücksichtigung der Pentade 1896—1900. Riga, 1905, S. 11.

[13] По данным ежегодников «Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels».

Риги в Курземе под давлением конкуренции Лиепайского порта систематически (за исключением последнего пятилетия XIX в.) сокращался.

Сельскохозяйственные машины и орудия поступали в Прибалтику не только из-за границы и с местных заводов, но также и из внутренних областей России, подвоз из которых в 90-х годах в Прибалтику составлял (в тысячах пудов)[14]:

в 1891 г. — 13,1,	в 1895 г. — 10,2,	в 1898 г. — 14,0,
в 1892 г. — 10,2,	в 1896 г. — 14,0,	в 1899 г. — 30,0,
в 1893 г. — 12,7,	в 1897 г. — 13,0,	в 1900 г. — 23,0.
в 1894 г. — 13,4,		

Приведенные данные свидетельствуют о быстром распространении сельскохозяйственных машин и улучшенных орудий в Прибалтике.

Еще более быстро нарастал ввоз минеральных удобрений, которых ежегодно через Рижский порт в среднем импортировалось (в пудах)[15]:

в 1866—1870 гг. — 30 260,	в 1891—1895 гг. — 1 228 027,
в 1871—1875 гг. — 169 094,	в 1896—1900 гг. — 1 266 880,
в 1876—1880 гг. — 457 758,	в 1901 г. — 2 093 816,
в 1881—1885 гг. — 1 009 322,	в 1902 г. — 2 952 942,
в 1886—1890 гг. — 908 342,	в 1903 г. — 2 173 797.

Через латвийские порты — Ригу и Лиепаю — поступала бо́льшая часть всего импорта минеральных удобрений Европейской России (без Финляндии) (табл. 7).

Таблица 7

Среднегодовой импорт минеральных удобрений через европейскую границу России[16]

Год	Импортировано через европейскую границу всего (пудов)	В том числе				
		через Ригу		через Лиепаю		по двум латвийским портам в % от общей цифры
		пудов	в % от общей цифры	пудов	в % от общей цифры	
1886—1890	1 836 000	908 342	49,4	565 050	30,7	80,1
1896—1900	5 076 658	1 242 542	24,5	920 421	18,1	42,6
1901	6 729 861	2 093 816	31,1	846 862	12,6	43,7
1902	7 165 812	2 952 942	41,2	996 049	13,9	54,1
1903	6 891 000	2 173 797	31,5	1 086 383	15,8	47,3

[14] Сельскохозяйственные и статистические сведения по материалам, полученным от хозяев, вып. XI. Применение и распространение в России сельскохозяйственных машин и орудий. СПб., 1903, стр. 130.

[15] Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas aus den Jahren 1896—1903 . . ., S. 23.

[16] Там же, стр. 24, а также «Обзоры внешней торговли России» за соответствующие годы.

Основная масса минеральных удобрений, поступавших в Рижский и Лиепайский порты, использовалась в пределах Курляндской и Лифляндской губерний (Эстляндская губерния удобрения получала через Таллинский порт). Секретарь рижского торгового бюро Ф. Юнг-Штиллинг, обрабатывавший данные торговой статистики Риги, считал, что импорт искусственных удобрений через Рижский порт базировался почти полностью на потребностях крупного и крестьянского землевладения обеих названных губерний[17]. Действительно, из вывозившихся из Риги по железным дорогам и водным транспортом искусственных удобрений в пределах Лифляндской и Курляндской губерний оставалось (соответственно): в 1876—1890 гг. — 11,6 и 74,9%, в 1881—1885 гг. — 8,7 и 62,4%, в 1886—1890 гг. — 11,5 и 53,8%, т. е. в обеих губерниях вместе — от 65 до 85%. Однако названными видами транспорта перевозились не все удобрения, а лишь 50—60% из поступавших в Рижский порт. Остальная масса удобрений вывозилась из Риги гужевым транспортом, преимущественно в уезды Лифляндской и частично — Курляндской губернии. Не будет ошибкой считать, что для потребностей сельского хозяйства этих губерний шло 80—85% всех импортированных в Ригу удобрений.

По сделанным нами подсчетам, в 1890-х годах положение не изменилось. Основная масса удобрений, вывозившихся из Риги по железным дорогам и водным транспортом, направлялась в Лифляндскую и Курляндскую губернии. Импортируемые через Лиепаю минеральные удобрения также потреблялись в пределах Курземе.

Среди ввозимых удобрений преобладали суперфосфат, томасов шлак (фосфат) и каинит. Так, из привезенных в 1896—1900 гг. удобрений составляли (в %)[18]:

	в Ригу	в Лиепаю
суперфосфат	55,6	34,1
томасов шлак (фосфат)	26,5	50,2
каинит	11,6	5.3
чилийская селитра	5,2	10,2
прочие	1,1	0,2

Хотя потребление минеральных удобрений в России в последние 20 лет XIX в. возрастало довольно быстро, все же абсолютные размеры этого потребления были ничтожны. По данным Министерства земледелия и государственных имуществ за середину 90-х годов (точная дата не указана), в Германии в то

[17] Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1876—1880. Riga, 1882, S. 29.

[18] Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas aus den Jahren 1896—1903..., S. 23.

время ежегодно потреблялось 80,6 млн. пудов удобрительных туков, во Франции и Великобритании — по 62 млн. пудов, в России же — лишь около 4 млн. пудов[19]. Причину столь слабого распространения минеральных удобрений власти усматривали в слабом развитии производящей их отечественной промышленности. Поэтому в целях поощрения производства суперфосфата и других удобрений в тех местностях, которые наиболее в них нуждаются, и тем самым «предупреждения зависимости русского земледелия от случайностей доставки туков из-за границы»[20] в 1891 г. правительством были введены пошлины на минеральные удобрения, ввозившиеся до этого беспошлинно (на кость сырую и молотую, фосфориты молотые, томасовы шлаки молотые — по 2 коп., суперфосфат, удобрительные компосты и пудреты — по 5 коп. золотом с пуда). Под защитой покровительственного тарифа в Милгрависе (Мюльграбене) — на окраине Риги — был построен завод искусственных удобрений Гефлингера и К°, изготовлявший в середине 90-х годов около 60 000 пудов туков в месяц, что составляло около половины отечественного производства туков того времени.

Тем не менее и во второй половине 90-х годов основным источником минеральных удобрений продолжал оставаться импорт. Поэтому прибалтийские сельские хозяева, в первую очередь помещики, при поддержке местных властей энергично добивались отмены таможенных пошлин на ввозимые из-за границы удобрения. Такую же позицию занимали и помещики ряда других областей страны. Законом от 25 апреля 1898 г. некоторые удобрения были освобождены от пошлин, однако суперфосфат и томасов шлак подлежали прежнему обложению.

Определить значение минеральных удобрений для местного сельского хозяйства можно лишь весьма приблизительно. Если считать, что 80% привозившихся в Рижский и Лиепайский порты и такой же процент производившихся на заводе в Милгрависе минеральных удобрений потреблялись в пределах Курляндской и Лифляндской губерний, то это будет означать, что ежегодное потребление минеральных удобрений в этих губерниях в последнем пятилетии XIX в. достигало 2—2,2 млн. пудов. В расчете на десятину сельскохозяйственных угодий, таким образом, здесь приходилось примерно по 0,6 пуда (9,5 кг) минеральных удобрений. Разумеется, это очень мало. Но следует учитывать, что в 1928 г. минеральных удобрений на 1 га в Латвии приходилось 6,6 кг, в Швеции — 14,9, в Дании — 36,9, в Германии — 54,9,

[19] ЦГИА Латв. ССР, ф. 3, оп. 1, д. 17312, л. 6.
[20] Там же, л. 8.

в Бельгии — 72 и в Голландии — 100 кг[21]. Следовательно, сельское хозяйство Курляндской и Лифляндской губерний в конце XIX в. по степени применения минеральных удобрений стояло выше, чем сельское хозяйство буржуазной Латвии тридцать лет спустя. Лучшее удобрение полей, в том числе и минеральными удобрениями, являлось основой получения в Лифляндской и Курляндской губерниях высоких урожаев, не только превышавших урожаи в нечерноземной полосе, но и не уступавших обычно урожаям плодородных губерний юга России.

По влиянием условий рынка изменялась также структура посевов различных культур. В этом можно убедиться, сравнив данные за последние 20 лет XIX в. (табл. 8).

При общем росте посевных площадей за эти 20 лет увеличились посевы почти всех культур, однако удельный вес их при этом заметно изменился. Прежде всего следует отметить уменьшение доли посевов продовольственных хлебов (рожь, пшеница, ячмень, гречиха) и увеличение за их счет посевов кормовых культур, овса и посевных трав. Если в 1881 г. продовольственные хлеба занимали в Лифляндской губернии 49,7%, а в Курляндской — 56,3% всех посевных площадей, то в 1901 г. их удельный вес снизился, соответственно, до 43,2 и 43,4%. Наоборот, удельный вес посевов овса и трав возрос за это время с 30,5 до 39,1% в Лифляндской губернии и с 31,1 до 43,8% — в Курляндской. Если учесть, что стручковые, часть картофеля и кукуруза также шли на корм скоту, то придется сделать вывод, что в 1901 г. под кормовыми культурами было занято не менее половины всех посевных площадей обеих губерний. Быстрый рост посевов под кормовыми отражал процесс специализации Прибалтики на молочном животноводстве. В данной статье мы не рассматриваем этого процесса, отметим лишь, что повышение роли молочного животноводства выражалось в росте как поголовья скота, так и, особенно, его продуктивности.

Выше уже было сказано, что производство ячменя и в годы кризиса продолжало приносить высокие доходы. Несмотря на это, удельный вес посевов ячменя к началу XX в. уменьшился. Это объяснялось тем обстоятельством, что ячмень находил сбыт преимущественно на местном рынке как сырье для винокуренной и пивоваренной промышленности, объем потребностей которой лимитировал и посевы ячменя.

Более чутко на рыночную конъюнктуру реагировало крупное помещичье хозяйство, на землях которого доля продовольственных хлебов была ниже, а кормовых культур, наоборот, — выше,

[21] Latviešu konversācijas vārdnīca, XIII sēj. Rīgā, 1935/36, 25416. sleja, «Mākslīgie mēsli».

Таблица 8

Структура посевов в Лифляндской и Курляндской губерниях в 1881 и 1901 гг.[22]

Культуры	Посеяно в 1881 г.						Посеяно в 1901 г.					
	на крестьянских землях		на владельческих землях		всего		на крестьянских землях		на владельческих землях		всего	
	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тые. дес.	в %	тыс. дес.	в %
Лифляндская губерния												
Озимая рожь	84,3	26,1	61,0	25,5	145,3	25,8	118,9	21,8	57,6	20,4	176,5	21,4
Озимая пшеница	7,9	2,4	3,1	1,3	11,0	2,0	5,1	0,9	7,5	2,7	12,6	1,5
Яровая пшеница							5,7	1,0	1,1	0,4	6,8	0,8
Ячмень	71,6	22,1	49,1	20,5	120,7	21,4	109,4	20,1	47,8	17,0	157,2	19,1
Овес	70,3	21,7	47,8	20,0	118,1	21,0	121,8	22,4	66,6	23,7	188,4	22,9
Гречиха	2,4	0,7	0,5	0,2	2,9	0,5	2,8	0,5	0,7	0,2	3,5	0,4
Горох и др. стручковые	6,3	2,0	6,0	2,5	12,3	2,2	9,1	1,7	3,8	1,3	12,9	1,6
Кукуруза	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Лен	44,8	13,8	22,1	9,3	66,9	11,9	64,2	11,8	20,4	7,2	84,6	9,9
Конопля	0,4	0,1	—	—	0,4	0,1	—	—	—	—	—	—
Картофель	16,4	5,0	15,4	6,4	31,8	5,6	32,5	6,0	18,2	6,5	50,7	6,2
Травы	19,4	6.1	34.1	14 3	53 5	9.5	74.9	13,8	58.0	20.6	132,9	16,2
Итого	323,8	100,0	239,1	100,0	562,9	100,0	544,4	100,0	281,7	100,0	826,1	100,0

[22] См. Распределение земель по угодьям в Европейской России за 1881 год. СПб., 1884; Урожай 1901 года, вып. I—III. СПб., 1901.

Продолжение таблицы 8

Культуры	Посеяно в 1881 г.						Посеяно в 1901 г.					
	на крестьянских землях		на владельческих землях		всего		на крестьянских землях		на владельческих землях		всего	
	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %	тыс. дес.	в %
Курляндская губерния												
Озимая рожь	89,2	33,2	39,5	27,0	128,7	31,0	93,7	25,0	44,8	21,6	138,5	23,8
Озимая пшеница	16,9	6,3	5,0	3,4	21,9	5,3	19,2	5,1	11,9	5,7	31,1	5,3
Яровая пшеница							1,9	0,5	0,3	0,1	2,2	0,4
Ячмень	59,1	22,0	23,7	16,2	82,8	19,9	55,8	14,9	24,4	11,8	80,2	13,8
Овес	50,5	18,8	30,6	20,9	81,1	19,5	91,0	24,3	51,9	25,0	142,9	24,6
Гречиха	0,5	0,2	—	—	0,5	0,1	0,3	0,1	—	—	0,3	0,1
Горох и др. стручковые	9,4	3,5	4,4	3,0	13,8	3,3	9,2	2,5	4,3	2,1	13,5	2,3
Кукуруза	—	—	—	—	—	—	7,6	2,0	4,0	1,9	11,6	2,0
Лен	11,0	4,1	1,4	1,0	12,4	3,0	13,2	3,5	7,1	3,4	20,3	3,5
Конопля	0,3	0,1	—	—	0,3	0,1	0,2	0,1	—	—	0,2	—
Картофель	16,4	6,1	8,5	5,8	24,9	6,0	20,4	5,5	8,9	4,3	29,3	5,0
Травы	15,4	5,7	33,6	22,7	49,0	11,8	61,9	16,5	49,9	24,1	111,8	19,2
Итого	268,7	100,0	146,7	100,0	415,4	100,0	374,4	100,0	207,5	100,0	581,9	100,0

чем на крестьянских землях. Объяснение этому следует искать в неодинаковых социально-экономических условиях существования обоих типов хозяйств. Крупное хозяйство имело больше возможностей возмещать потери от полеводства разработкой лесов, винокурением, пользовалось широким кредитом и, самое главное, в большинстве случаев не было обложено рентными платежами. Наоборот, крестьянское хозяйство, придавленное выкупными или арендными платежами, не имело свободных капиталов, и поэтому возможности его были сужены. И все же оба типа хозяйств развивались в одном направлении — специализировались на животноводстве. Применительно к крестьянским хозяйствам это можно сказать прежде всего о хозяйствах сельской буржуазии. В то же время мелкие крестьянские хозяйства с трудом справлялись с потерями, которые им приносило падение цен, впадали в долги и нередко разорялись.

Процессы, происходившие в течение последних десятилетий XIX в. в сельском хозяйстве Латвии, его структурные изменения нельзя, разумеется, объяснить исключительно конкуренцией привозного зерна. Эти перемены вызывались всем ходом капиталистического развития экономики Российской империи, в том числе и Прибалтики. Но капиталистическое производство есть производство товарное, поэтому на его развитие мощное влияние оказывает рынок. Процесс специализации сельского хозяйства на производстве одного ведущего вида продукции, с подчинением ему остальных, является условием наиболее успешной борьбы за рынок. В силу ряда естественных причин Латвия не превратилась в область монокультуры или одной отрасли. Сельское хозяйство здесь продолжало оставаться многоотраслевым, но ведущее значение в нем все больше приобретало животноводство. Экспорт зерна из внутренних губерний России через латвийские порты ускорил этот процесс.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

А. К. Бирон (Рига)

ЭКСПОРТ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ИЗ ЛАТВИЙСКИХ ПОРТОВ В НАЧАЛЕ XX В. (1901—1913 ГГ.)

Развитие промышленности и сельского хозяйства в пределах всей России, в том числе и в Латвии, консолидация единого общероссийского рынка, систематическое улучшение возможностей транспорта, и прежде всего наращивание железнодорожной сети, сделавшее сообщение в значительной мере независимым от наличия естественных водных путей, привели к началу XX в. к серьезному расширению экономических связей между Латвией и многими другими районами Российской империи, а также к значительному росту оборотов латвийских портов и увеличению их удельного веса во всероссийском торговом обороте. Подобно тому как развитие промышленности Латвии было органически связано с развитием промышленности всей России, так и внешнеторговые обороты латвийских портов в значительной степени определялись состоянием всероссийского народнохозяйственного организма.

В данной статье мы остановимся лишь на одном, сравнительно небольшом аспекте широкой проблемы экономических связей, а именно — на анализе сельскохозяйственного экспорта из латвийских портов в начале XX в.

Немецкая прибалтийская историография всячески затушевывала первостепенную важность тесных экономических связей латвийских портовых центров с глубинными районами России, на первый план выпячивая деятельность отдельных немецких предпринимателей. Особня-

ком стоит здесь книга Бруно Гернета о развитии рижской торговли в последние полвека существования Российской империи[1], содержащая богатейшие статистические данные по внешнеторговым оборотам Рижского порта и в силу этого в настоящее время имеющая в известном смысле значение первоисточника.

В разработку этого вопроса не могла внести и не внесла ничего существенного, опять-таки в силу своего классового характера и своей апологетической сущности, и латвийская буржуазная историография. Ведь основной политической линией, определявшей содержание подавляющего большинства работ латышских буржуазных историков, было отчетливо выраженное стремление к преуменьшению, а то и просто замалчиванию того огромного значения, которое имели для Латвии теснейшие экономические и культурные связи с Россией. Этим обусловливался и слабый интерес латышских буржуазных историков к исследованию такого исторического сюжета, как развитие латвийских портов во второй половине XIX и начале XX в. Правда, в 1930 г., во время обострения мирового экономического кризиса, в Латвии вышла книга известного левого деятеля социал-демократической партии (впоследствии ставшего коммунистом) Ансиса Бушевица под весьма симптоматичным названием «Где выход?»[2]. Стремясь найти выход из тупика, в который завели «независимую» Латвию ее буржуазные лидеры, А. Бушевиц напоминал об исключительной роли, которую в развитии всего народного хозяйства Латвии играл в прошлом обширный русский рынок. В этой связи необходимо упомянуть и опубликованную в 1932 г. статью известного архивиста Георгия Енша, в которой приводятся общие сведения о динамике экспортно-импортных операций и направлении внешнеторговых связей Рижского порта в рассматриваемый период[3].

Современная западногерманская буржуазная историография в общем продолжает традицию прибалтийских немецких историков, рассматривавших немецкое меньшинство в Прибалтике как активный элемент, несущий прогресс, и приписывавших все успехи внешней торговли исключительно энергии местных немецких торговцев.

Советские историки убедительно доказали научную несостоятельность тенденциозной, глубоко апологетической и идеалистической установки реакционных немецких историков относи-

[1] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahren bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Jena, 1919.

[2] A. Bušević s. Kur izeja? Latvijas tautsaimniecības attīstības problēmi. Rīgā, 1930.

[3] J. Jenšs. Tirdzniecība un satiksme. — Rīga kā Latvijas galvas pilsēta. Rīgā, 1932, 137.—154. lpp.

тельно развития торговли в Прибалтике и на основе детального анализа широкого круга источников показали, что экономический подъем латвийских портов во второй половине XIX и начале XX в. был обусловлен глубокими объективными причинами, прежде всего серьезными экономическими сдвигами внутри всего народнохозяйственного организма России, приведшими к усилению экономических связей и установлению железнодорожного сообщения между латвийскими портами и внутренними губерниями империи. Например, во II томе трехтомной «Истории Латвийской ССР»[4] дана обобщающая картина развития портовой торговли в Латвии, подчеркнута важность экономических связей Прибалтики с Россией, в общих чертах прослежен процесс упрочения единого общероссийского рынка и показан рост значения латвийских портов во внешнеторговых операциях России. Хотелось бы назвать здесь также таких видных советских историков, как Ян Яковлевич Зутис[5], останавливающийся на анализе латвийской экспортной торговли в нескольких работах (правда, они посвящены более раннему периоду), и Виктор Корнельевич Яцунский[6], который на основе глубокого анализа большого фактического материала (главным образом относящегося к развитию промышленности) убедительно показал, что по мере развития в России капитализма все теснее сплачивалось в единый организм хозяйство отдельных частей империи, все большей становилась роль российского рынка для латвийской промышленности, все быстрее росло значение латвийских портов как крупных транзитных центров и экономика Латвии во все большей степени приобретала всероссийское значение.

Тем не менее вопрос о развитии латвийских портов до сих пор не стал еще в советской историографии темой специального исследования.

Основным источником при подготовке данной статьи послужили статистические сборники[7], издававшиеся Рижским, Либав-

[4] История Латвийской ССР, т. II. Рига, 1954; Latvijas PSR vēsture, II sēj. Rīgā, 1955.

[5] См., например, J. Zutis. Latvija klaušu saimniecības sairšanas periodā un Kauguru nemieri 1802. gadā. Rīgā, 1953.

[6] В. К. Яцунский. Значение экономических связей с Россией для хозяйственного развития городов Прибалтики в эпоху капитализма. — Исторические записки, т. 45, 1954; В. К. Яцунский. К вопросу о развитии промышленности Прибалтики во второй половине XIX века. — Известия АН Латв. ССР, 1953, № 9.

[7] «Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels» за 1901—1913 гг.; «Торговая статистика г. Либавы» за 1901—1910 гг.; «Торговый обзор гор. Либавы» за 1911—1913 гг.; Statistische Daten über den Handel der Stadt Windau im 1902. Jahre; «Статистические данные о торговле г. Виндавы» за 1904—1911 гг.; «Торговая статистика г. Виндавы» за 1912—1913 гг.

ским (Лиепайским) и Виндавским (Вентспилсским) биржевыми комитетами. Эти сборники, составленные на основании годовых отчетов начальников таможенных округов, содержат обширный статистический материал по различным вопросам внешней торговли латвийских портов. Значительный интерес представляют в данном аспекте и другие статистические сборники, прежде всего «Обзоры внешней торговли России». Привлечены и материалы периодических изданий, в которых обнаруживаются интересные, хотя и спорадические, свидетельства современников и отдельные фактические детали. Из соответствующих архивных материалов наиболее ценные найдены в фондах Центрального государственного исторического архива Латвийской ССР. Кроме того, была изучена и вся имеющаяся — к сожалению, пока что очень немногочисленная — историко-экономическая литература по внешней торговле России, в первую очередь работы С. А. Покровского, В. И. Денисова, В. Э. Дена, Г. А. Дихтяра[8].

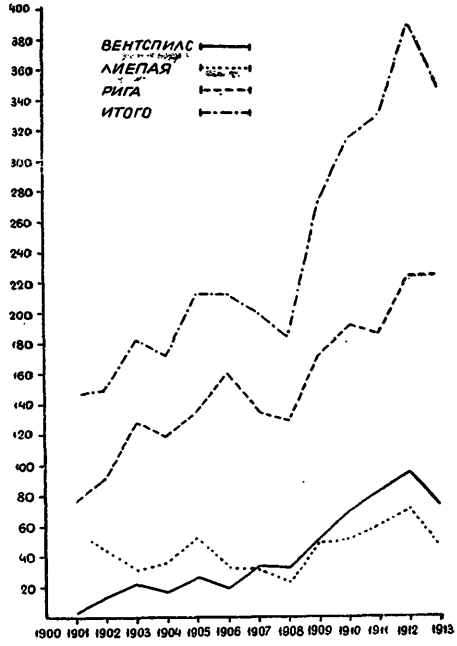

Рис. 1. Общий объем экспорта из латвийских портов в начале XX в. (в млн. руб.).

Латвийский экспорт в начале XX в. состоял в основном из продукции сельского хозяйства и лесоматериалов: примерно $^2/_5$ всего заграничного вывоза Риги, Лиепаи и Вентспилса приходилось на продукты животноводства (сливочное масло, яйца, мясо, домашняя птица), около $^1/_5$ — на технические культуры (лен, пенька, льняное семя), приблизительно $^1/_7$ —

[8] С. А. Покровский. Внешняя торговля и внешняя торговая политика России. М., 1947; В. И. Денисов. Современное положение русской торговли. СПб., 1913; В. Э. Ден. Положение России в мировом хозяйстве. Анализ русского экспорта до войны. Статистический очерк. Пгр., 1922; Г. А. Дихтяр. Внутренняя торговля в дореволюционной России. М., 1960.

на зерно и столько же — на лесоматериалы (рис. 1, табл. 1 и 2). Такое преобладание продуктов животноводства по сравнению с другими статьями экспорта стало характерной особенностью балтийских портов Российской империи и было обусловлено дальнейшей специализацией и интенсификацией сельского хозяйства страны.

Накануне первой мировой войны из латвийских портов вывозилось за границу продуктов животноводства на сумму более 155 млн. руб. (почти 45% общей стоимости экспорта из этих портов). Среди экспортируемых продуктов животноводства одно из важнейших мест занимало *сливочное масло*, вывоз которого почти непрерывно возрастал на протяжении всего рассматриваемого периода (рис. 2). В результате накануне первой мировой войны стоимость экспортированного масла составила 52,5 млн. руб. по сравнению с 21,9 млн. руб. в среднем за год в первом пятилетии XX в. В 1911 г. масла было даже вывезено на 54,7 млн. руб. (3,6 млн. пудов).

Таблица 1

Экспорт важнейших товаров из латвийских портов в начале XX в. (в руб.)

Статьи экспорта	Всего вывезено за год				
	в среднем в 1901—1905 гг.	в среднем в 1906—1910 гг.	в 1911 г.	в 1912 г.	в 1913 г.
Продукты животноводства	61 927 968	90 562 117	139 096 776	160 221 963	155 497 896
Сливочное масло	21 902 239	31 327 041	54 676 719	50 156 947	52 505 268
Яйца	20 623 994	24 766 035	32 959 858	32 427 816	36 728 725
Мясо	852 785	1 654 873	3 680 563	4 389 453	5 694 260
Домашняя птица	3 034 057	4 571 043	5 493 130	4 851 934	6 694 532
Кожи и шкуры	15 514 893	28 243 125	42 286 506	68 395 813	53 875 111
Технические культуры	30 527 152	43 370 639	52 760 899	87 613 138	65 124 125
Лен	24 085 747	32 818 669	36 599 768	67 572 543	53 923 915
Льняное семя	3 002 722	4 892 732	9 134 345	10 796 358	3 186 067
Пенька и пакля	3 438 683	5 659 238	7 026 786	9 244 237	8 014 143
Зерно	32 507 798	30 902 930	50 876 467	43 160 873	31 621 189
Лесоматериалы	19 259 074	36 606 972	49 413 407	52 316 156	52 119 294
Остальные товары	27 536 991	35 447 569	38 290 487	48 350 797	43 784 871
Итого весь экспорт	171 758 983	236 890 227	330 438 036	391 671 927	348 147 375

Таблица 2

Удельный вес важнейших товаров в общем экспорте латвийских портов в начале XX в. (в %)

Статьи экспорта	Удельный вес в соответствующем году				
	в среднем за 1901—1905 гг.	в среднем за 1906—1910 гг.	в 1911 г.	в 1912 г.	в 1913 г.
Продукты животноводства	36,03	38,30	42,07	40,88	44,63
Сливочное масло	12,75	13,22	16,54	12,80	15,08
Яйца	12,00	10,45	9,97	8,27	10,54
Мясо	0,49	0,69	1,11	1,12	1,63
Домашняя птица	1,76	1,92	1,66	1,23	1,92
Кожи и шкуры	9,03	11,92	12,79	17,46	15,47
Технические культуры	17,76	18,29	15,95	22,36	18,69
Лен	14,02	13,85	11,07	17,25	15,48
Льняное семя	1,74	2,06	2,76	2,76	0,91
Пенька и пакля	2,00	2,38	2,12	2,36	2,30
Зерно	18,92	13,04	15,39	11,02	9,08
Лесоматериалы	11,21	15,45	14,95	13,35	14,97
Остальные товары	16,08	14,92	11,64	12,39	12,63

Латвийские порты занимали в отношении экспорта сливочного масла исключительное положение — на их долю приходилось до $^5/_6$ всего вывоза этого ценного сельскохозяйственного продукта за пределы Российской империи. В первом шестилетии XX в. крупнейшим в России экспортером сливочного масла была Рига, а начиная с 1907 г. — Вентспилс (табл. 3). За рассматриваемый период несколько повысилась и доля сливочного масла в общей стоимости экспорта из латвийских портов (с 12,8% за первое пятилетие XX в. до 15,1% в 1913 г.).

Кривая экспорта сливочного масла из Рижского порта свидетельствует о крутых колебаниях абсолютных показателей: подъем, наблюдавшийся в первом пятилетии XX в., начиная с 1907 и особенно 1909 г. сменился резким падением. Причиной этому была конку-

Таблица 3

Значение латвийских портов в экспорте из России сливочного масла[9]

Годы	Доля латвийских портов в вывозе масла из России (в %)			
	Рига	Лиепая	Вентспилс	итого
1903	51,9	2,7	32,9	87,5
1904	41,1	1,5	34,5	77,1
1905	52,0	0,3	35,5	87,8
1906	59,5	0,1	27,4	87,0
1907	32,0	0,0	49,2	81,2
1908	19,9	0,1	52,9	72,9
1909	8,9	0,0	66,3	75,2
1910	8,8	0,0	70,1	78,9
1911	6,5	0,0	73,0	79,5
1912	5,3	0,1	71,9	77,3
1913	4,8	0,3	70,1	75,2

[9] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 44.

ренция Вентспилса, а также и Петербурга, оттеснивших к этому времени Ригу по экспорту сливочного масла на второй план. Аналогичная картина наблюдается и с изменением удельного веса сливочного масла в стоимости рижского экспорта. Так, если в первом пятилетии XX в. удельный вес сливочного масла достигал 12,81% всей стоимости заграничного вывоза Рижского порта, то в 1913 г. он снизился до 1,82%. Масло, которое экспортировалось из Рижского порта, прибывало в Ригу по железным дорогам из восточных областей Европейской части России и Сибири, а также подвозилось из уездов Лифляндской и Курляндской губерний. Например, в 1913 г. в Ригу было доставлено по железной дороге 463 тыс. пудов сливочного масла, из них 209 тыс. пудов (44,9%) — со станций Сибирской железной дороги, а 201 тыс. пудов (43,3%) — из самих латышских уездов.

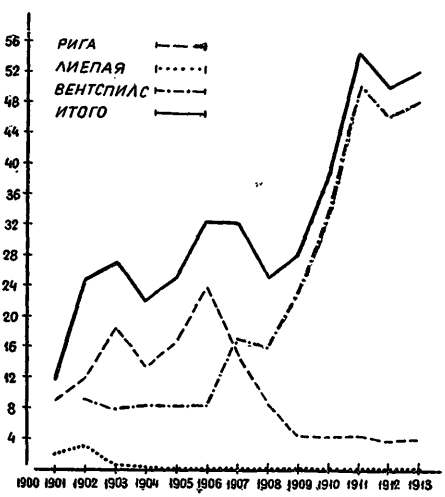

Рис. 2. Экспорт сливочного масла из латвийских портов в начале XX в. (в млн. руб.).

Невиданные темпы роста показал вывоз сливочного масла из Вентспилса. Его экспорт всего лишь за двенадцать лет (с 1902 по 1913 г.) увеличился почти в 50 раз, и сливочное масло стало важнейшим экспортным товаром Вентспилсского порта. При этом вывоз его из Вентспилса начался только в 1902 г.[10] Но уже в следующем году на долю Вентспилса приходилась почти $^1/_3$ общероссийского вывоза сливочного масла и он занял по экспорту масла второе после Риги место среди портов России. Прошло еще несколько лет — и Вентспилс прочно занял первенствующее место в вывозе сливочного масла из России: на его долю приходилось более $^2/_3$ всего российского экспорта этого ценного питательного продукта[11]. Чрезвычайно высок был удельный вес сливочного масла и в общем экспорте

[10] M. Skujenieks. Latvija. Zeme un iedzīvotāji. Rīgā, 1927, 665. lpp.
[11] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 44; M. Skujenieks. Latvija. Zeme un iedzīvotāji, 668. lpp.

самого Вентспилсского порта; перед первой мировой войной он составлял 64,57%[12].

Основным районом, откуда поступало в Вентспилс сливочное масло, была Сибирь. Соединение Вентспилса с внутрироссийской железнодорожной сетью, сооружение первоклассных складских помещений для хранения сливочного масла, быстрая реконструкция портовых сооружений и организация срочных пароходных рейсов явились основными причинами стремительного роста экспорта этого ценного груза из Вентспилса. Между прочим, по условиям хранения сливочного масла Вентспилс превосходил все остальные порты России. Условия хранения масла в Вентспилсе были также значительно лучше, чем в железнодорожных вагонах-ледниках. Поэтому нередко сливочное масло специально выдерживалось известный срок (как правило, две недели) на складах Вентспилса, а затем без риска порчи отправлялось за границу. Основными импортерами сливочного масла были Англия, Германия и Дания[13]. Масло отправлялось из Вентспилса за границу исключительно срочными пароходами[14].

Экспорт сливочного масла из Лиепайского порта не шел ни в какое сравнение с вывозом его из Вентспилсского и Рижского портов, да к тому же еще он был крайне неравномерным. То экспорт масла из Лиепаи достигал солидных размеров (например, в 1901 и 1902 гг.), то оно вывозилось за границу буквально в гомеопатических дозах (например, в 1911 г.).

Другим важным продуктом животноводства, который экспортировался из латвийских гаваней, были *яйца*. При этом Рижский порт был крупнейшим центром России по экспорту яиц; на его долю приходилось приблизительно $^2/_5$ всего вывоза яиц из страны, или $^3/_4$ вывоза их морским путем. Значение двух других латвийских портов — Лиепаи и Вентспилса — в экспорте яиц было весьма скромным (1—2%). Кстати заметим, что из всех портов России крупными экспортерами яиц были только два — Рига, занимавшая первое место, и Петербург.

Экспорт яиц из латвийских портов в рассматриваемый период увеличился с 20,6 млн. руб. в среднем за первое пятилетие XX в. до 36,7 млн. руб. в 1913 г.; при этом экспорт из Рижского порта возрос с 19,4 до 35,3 млн. руб. Подавляющая масса экспортируемых яиц направлялась в Англию, остальная часть их доставлялась в Германию, Бельгию, Данию, Голландию и Швецию. Несмотря на солидный абсолютный рост вывоза яиц, удельный вес

[12] Der Windauer Hafen (seine Vorzüge und seine Bedeutung). Windauer Börsen-Komitee, 1918, S. 7.

[13] История Латвийской ССР, т. II, стр. 153.

[14] ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 51, л. 76.

их в стоимости экспорта из латвийских портов за рассматриваемый промежуток времени все же несколько снизился, хотя и продолжал оставаться на высоком уровне. Так, если в среднем за период с 1901 по 1905 г. он составлял 12%, то в 1913 г. — 10,5%.

Яйца в латвийские порты поступали в основном из Казанской, Симбирской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Воронежской, Орловской и Курской губерний. Удельный вес латвийских уездов в снабжении портов яйцами был незначителен. Например, в 1913 г. в Ригу и Лиепаю было подвезено по железным дорогам около 5,8 млн. пудов яиц, из которых на долю станций Юго-Восточной железной дороги пришлось 1,45 млн. пудов (25%), Московско-Казанской — 795 тыс. пудов (13,7%), Рязанско-Уральской — 647 тыс. пудов (11,1%), Московско-Киево-Воронежской — 572 тыс. пудов (9,8%), Московско-Виндаво-Рыбинской — 397 тыс. пудов (6,8%), Курско-Харьковско-Севастопольской — 383 тыс. пудов (6,6%).

Велика была роль Риги и Лиепаи в экспорте *кож* и *шкур* — на долю этих портов приходилось, как правило, свыше $^2/_3$ всего вывоза этих товаров из России. В рассматриваемый период из Риги отправлялось 40—60% всех кож, поступавших за границу из России, и она занимала первое, а Лиепая (11—27%) — второе место по экспорту этого товара среди остальных портов Российской империи. Значение Вентспилса как экспортера кож и шкур было незначительным.

Вывоз за границу кож и шкур быстро возрастал. Так, в 1913 г. экспорт их из латвийских портов составил 53,9 млн. руб., в то время как средняя годовая стоимость вывоза кож и шкур в первом пятилетии XX в. равнялась 15,5 млн. руб. (рост почти в три с половиной раза). За это же время экспорт кож и шкур из Риги увеличился с 11,5 млн. до 40,9 млн. руб., из Лиепаи — с 3,8 млн. до 12,8 млн. руб., а из Вентспилса — с 80 тыс. до 100 тыс. руб. Рекорд в вывозе этих товаров был достигнут в 1912 г., когда из латвийских портов было экспортировано более 3 млн. пудов кож и шкур стоимостью в 68,4 млн. руб. Постоянно увеличивался и удельный вес кож и шкур в стоимости экспорта из латвийских портов (с 9% в среднем за первое пятилетие XX в. до 15,5% в 1913 г.), причем «потолок» был достигнут в 1912 г. (17,5%), когда кожи и шкуры даже заняли первое место среди экспортных грузов латвийских портов.

На протяжении всего рассматриваемого периода Рига являлась крупнейшим российским экспортером шкур и кож. Особенно внушительных размеров вывоз кож и шкур из Рижского порта достиг в предвоенные годы (в 1912 г. — рекордная стоимость

в 47,3 млн. руб., или 21,04% всего рижского заграничного вывоза). Накануне первой мировой войны кожи и шкуры заняли второе место среди экспортировавшихся из Рижского порта товаров. Важнейшим потребителем шкур и кож, отправлявшихся из Риги, была Германия, а с 1906 г. — США.

Аналогичную в общем картину представляла и динамика экспорта кож и шкур из Лиепайского порта. Быстро возрастая, вывоз этих товаров достиг наиболее высокого уровня в предвоенное трехлетие, а 1912 г. по экспорту кож и шкур из Лиепаи явился рекордным (956 тыс. пудов стоимостью в 20,8 млн. руб.).

Районы, откуда доставлялись кожи и шкуры, были весьма обширны (Нижегородская, Саратовская, Московская, Могилевская, Витебская, Лифляндская и Курляндская губернии, а также Сибирь). В 1913 г. из 1,8 млн. пудов кож и шкур, прибывших по железной дороге в Ригу и Лиепаю, на долю станций Московско-Нижегородской железной дороги пришлось 264 тыс. пудов (14,6%), Сибирской — 204 тыс. пудов (11,3%), Московско-Виндаво-Рыбинской — 116 тыс. пудов (6,4%), Рязанско-Уральской и Риго-Орловской — по 80 тыс. пудов (4,4%).

Быстро возрастал в начале XX в. и экспорт *домашней птицы* и *дичи* из латвийских портов. Он увеличился с 436 тыс. пудов (3,0 млн. руб.) в среднем за год в первом пятилетии XX в. до 702 тыс. пудов (6,7 млн. руб.) в 1913 г. На долю Риги при этом приходилось приблизительно $^{9}/_{10}$ всего экспорта домашней птицы из портов Латвии. Систематически возрастал экспорт домашней птицы и из Вентспилса. В противоположность этому в рассматриваемый период происходило стремительное падение экспорта домашней птицы и дичи из Лиепаи (причина — конкуренция Вентспилса), и Лиепайский порт, который еще в конце XIX в. занимал среди портов России первое место по вывозу этого товара, в предвоенные годы перестал играть в этом отношении какую-либо роль. Из латвийских портов вывозилось обычно более $^{4}/_{5}$ всей домашней птицы и дичи, экспортировавшихся из всей России, причем $^{2}/_{3}$ этого количества, как правило, приходилось на долю Риги.

Удельный вес домашней птицы и дичи в общем экспорте из латвийских портов был стабильным (1,23—1,92%). Основная масса домашней птицы и дичи прибывала в Ригу по железным дорогам из восточных и южных губерний Европейской части России и затем отправлялась по морю главным образом в Англию и Германию.

Из латвийских портов вывозилось за границу более половины всего *мяса*, экспортировавшегося в рассматриваемый период из России. На первом месте по вывозу этого товара стоял Лиепай-

ский порт. Второе место занимал Рижский порт, экспорт мяса из которого стал значительным начиная со второго пятилетия XX в., причем один раз — в 1911 г. — Рига даже обогнала по вывозу мяса Лиепаю. Третье место принадлежало Вентспилсу. Кривая мясного экспорта убедительно свидетельствует о постоянной тенденции к росту вывоза этого продукта. В 1913 г. экспорт мяса из латвийских портов возрос по сравнению со среднегодовым его экспортом за первое пятилетие XX в. по весу в 4,9 раза (со 148 тыс. до 729 тыс. пудов), а по стоимости — в 6,7 раза (с 853 тыс. до 5,7 млн. руб.), причем особенно быстро увеличивался вывоз мяса из Рижского и Вентспилсского портов (табл. 4).

Таблица 4

Значение латвийских портов в экспорте из России мяса[15]

Годы	Доля латвийских портов в вывозе из России мяса (в%)			
	Рига	Лиепая	Вентспилс	итого
1903	5,9	44,1	—	50,0
1904	5,0	46,8	0,1	51,9
1905	3,8	41,7	1,1	46,6
1906	7,9	57,9	0,5	66,3
1907	1,2	62,5	2,1	65,8
1908	0,9	54,0	5,6	60,5
1909	0,8	42,7	17,1	60,6
1910	22,6	40,7	13,3	76,6
1911	35,4	33,8	14,0	83,2
1912	23,1	27,8	12,4	63,3
1913	25,3	34,8	5,5	65,6

С 90-х годов XIX в. экспортные статьи Лиепайского порта пополнились еще одной — *лошадьми*. С быстрым развитием в западноевропейских странах горной промышленности, особенно с увеличением добычи каменного угля, возникла потребность в тягловой силе. И вот для подземных работ стали использовать маленьких, низкорослых, но выносливых и крепких лошадок, среди поставщиков которых была и Россия. Через Лиепаю первая партия лошадей была отправлена за границу в 1891 г.[16] Вообще организовать вывоз лошадей было не так просто. Сложные вопросы связаны были с доставкой животных в Лиепаю: наряду с транспортировкой по железной дороге табуны лошадей иногда целыми неделями, часто под проливным дождем, тянулись к Лиепае по грязным дорогам (наличие последнего способа доставки объясняет ту большую разницу, которая существует между количеством лошадей, прибывавших в Лиепаю по железной дороге и отправленных из нее за границу). Немало хлопот доставляло размещение лошадей, снабжение их кормом, ветеринарное осви-

[15] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 43.

[16] Архивный фонд Лиепайского краеведческого музея, L. Rosenkranz. Beiträge zur Geschichte des Handels der Stadt Libau (рукопись, 1935 г.), стр. 104.

детельствование и подготовка к погрузке на пароходы. Вначале лошади перевозились в трюмах, но затем их стали грузить только на специально приспособленные для этой цели палубы (с яслями для корма, стенками и завесами для защиты от ветров и непогоды). Наибольшее количество лошадей (15 157 голов) из Лиепаи было отправлено за границу в 1906 г. Лошади прибывали в Лиепаю в основном из Ковенской, Виленской, Курляндской и, в меньшем количестве, из Витебской губернии.

Итак, 1901—1913 гг. — это период быстрого роста экспорта продуктов животноводства из латвийских портов. Значительное увеличение вывоза сливочного масла, яиц, домашней птицы было обусловлено главным образом дальнейшим развитием сельскохозяйственного производства западных и центральных районов России и усилением спроса на продукты животноводства на европейском рынке.

Среди технических культур, отправлявшихся за границу из Риги, Лиепаи и Вентспилса, первое место занимал *лен*, который и в этот период оставался одним из важнейших экспортных товаров латвийских портов (рис. 3)[17]. Рига еще с начала XIX в. прочно удерживала за собой славу крупнейшего российского экспортера льна, значение же Лиепаи и Вентспилса как экспортеров льна в разные периоды не было одинаковым. В течение последних 20 лет XIX в. вывоз льна из Лиепаи был значительным, а Лиепайский порт по экспорту этого товара занимал среди остальных портов России видное место, между тем как Вентспилс, напротив, в вывозе льна из России не играл почти никакой роли. Однако с первых же лет XX в. положение обоих этих портов в льняной торговле кардинально изменилось и они как бы поменялись ролями: вывоз льна из Лиепайского порта стал стремительно сокращаться[18], вывоз же его из Вентспилсского порта не менее стремительно увеличился. В результате Вентспилс по вывозу льна вышел на второе место среди портов Российской империи, а Лиепайский порт потерял в этом отношении всякое значение.

Быстро увеличивались абсолютные показатели экспорта льна. В 1913 г. из латвийских портов было экспортировано 10,3 млн.

[17] В рассматриваемый период на их долю приходилось 54—63% всего экспорта льна из России, в том числе на долю Риги — 40—50%. При этом накануне первой мировой войны из латвийских гаваней вывозилось за границу почти $^2/_3$ всего экспортировавшегося из России льна.

[18] Достаточно сказать, что вывоз льна из Лиепайского порта упал с 1,2 млн. пудов в 1901 г. до 141 тыс. пудов в следующем году, а в 1913 г. составил скромную цифру в 12 тыс. пудов, т. е. за четырнадцать лет сократился почти в сто раз.

пудов льна стоимостью в 53,9 млн. руб., в то время как годовой вывоз его в первом пятилетии XX в. составлял 5 млн. пудов (24,1 млн. руб.). Максимальный объем экспорта этого товара был достигнут в 1912 г., когда из латвийских портов было вывезено 11,5 млн. пудов льна стоимостью в 67,6 млн. руб. Несколько повысилась за рассматриваемый период и доля льна в стоимости экспорта из латвийских портов (с 14% в первом пятилетии XX в. до 15,5% в 1913 г.).

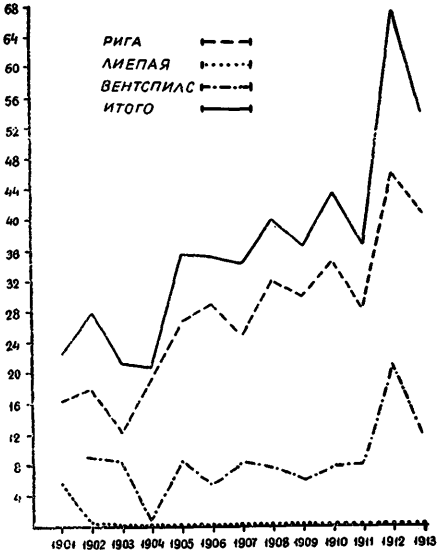

Рис. 3. Экспорт льна из латвийских портов в начале XX в. (в млн. руб.).

Удельный вес льна в рижской экспортной торговле держался на высоком уровне (20—22%). Лен отправлялся преимущественно в Бельгию, Францию и Англию.

Значителен был удельный вес льна в общем экспорте Вентспилсского порта. Тем не менее наблюдалось систематическое и притом быстрое (ввиду стремительного роста экспорта сливочного масла) снижение значения льна среди товаров, экспортировавшихся из Вентспилса. За период с 1902 по 1913 г. удельный вес льна в вывозе из Вентспилса упал с 69,5 до 16,2%, хотя и в предвоенные годы лен оставался в числе важнейших экспортных товаров Вентспилсского порта. Лен поступал сюда исключительно по железной дороге — преимущественно из районов, расположенных по линии Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, а экспортировался главным образом в Англию, Германию и Бельгию.

Быстрый рост экспорта льна из Вентспилсского порта в начале XX в., т. е. с момента его соединения железнодорожной линией с центральными областями России, объяснялся тремя причинами: во-первых, богатством льном районов, прилегавших к линии Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, во-вторых, наличием в Вентспилсском порту наиболее совершенных (конечно, для того времени) погрузочных механизмов и, следовательно, меньшей стоимостью операций по погрузке массовых

громоздких грузов и, в-третьих, тем, что экспорт этого ценного сельскохозяйственного продукта происходил почти исключительно в течение зимних месяцев, когда навигация в Риге, Таллине и Петербурге встречала большие препятствия или вовсе прекращалась.

Подавляющая часть льна и льняной пакли направлялась в латвийские порты из Витебской, Псковской, Петербургской, Лифляндской, Курляндской, Смоленской и Виленской губерний. В 1913 г. в Ригу и Лиепаю прибыло 8,9 млн. пудов льна, из которых на долю станций Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги пришлось 3,12 млн. пудов (35%), Риго-Орловской — более 1,2 млн. пудов (13,4%), Николаевской — 926 тыс. пудов (10,4%), Петербургско-Варшавской — 903 тыс. пудов (10,1%), Псково-Рижской — 821 тыс. пудов (9,2%) и т. д.

Из латвийских портов отправлялось за границу около $^2/_5$ всего российского экспорта *льняного семени*. Рига являлась крупнейшим центром России по экспорту этого сельскохозяйственного товара — на ее долю приходилось до $^1/_3$ вывоза льняного семени из страны. Видное место занимала в этом отношении и Лиепая (ее доля колебалась в пределах 8—15%). Удельный вес Вентспилса в вывозе льняного семени был невелик.

Для динамики экспорта льняного семени из латвийских портов характерны были крутые колебания абсолютных показателей. «Потолок» вывоза этого товара был достигнут в 1912 г. — 5,6 млн. пудов стоимостью в 10,8 млн. руб. Главными странами — потребителями льняного семени, экспортировавшегося из латвийских портов, были Бельгия, Германия, Англия и Франция.

Довольно существенным был экспорт из латвийских портов *пеньки* и *пакли*. В 1913 г. вывоз этих товаров увеличился по сравнению со среднегодовым их вывозом за первое пятилетие XX в. по весу в 1,5 раза и по стоимости — в 2,3 раза. При этом экспорт пеньки и пакли из Рижского порта возрос по весу в 2 раза и по стоимости — в 2,6 раза, из Вентспилсского порта — соответственно, в 1,6 и 1,9 раза, вывоз же пеньки и пакли из Лиепайского порта сократился. Все же удельный вес пеньки и пакли в общем экспорте из латвийских портов был невысок и в среднем за рассматриваемый период лишь несколько превышал 2%. Тем не менее порты Латвии играли в вывозе этих товаров из России довольно значительную роль. Пенька в латвийские порты поступала в основном по двум железнодорожным линиям — Москва—Киев—Воронеж и Рига—Орел. В 1913 г. на долю первой из этих дорог пришлось 423 тыс. пудов (28,2%), второй — 397 тыс. пудов (26,3%).

В значительных размерах экспортировалось *зерно*, на всем протяжении рассматриваемого периода остававшееся важной статьей вывоза (рис. 4, 5). Наибольшее количество зерна вывозилось из Лиепаи, второе место принадлежало Риге, третье — Вентспилсу. При этом наблюдалось уменьшение (несмотря на некоторые колебания) вывоза зерна из Лиепайского порта и, наоборот, довольно серьезное увеличение хлебного экспорта из Рижского и Вентспилсского портов. В целом же экспорт зерна из латвийских портов в рассматриваемый период уменьшился по весу с 40,3 млн. пудов в среднем за год в первом пятилетии XX в. до 30,6 млн. пудов в 1913 г. и в меньшей степени — по стоимости (с 32,5 млн. до 31,6 млн. руб.). 1911 г. был в XX в. годом максимального вывоза зерна из латвийских портов (52,8 млн. пудов стоимостью в 50,9 млн. руб.). Вообще, говоря об экспорте зерна через порты Латвии в это время, необходимо учитывать ясно проявлявшуюся тогда тенденцию к снижению роли балтийских портов в российском хлебном экспорте[19] (табл. 5).

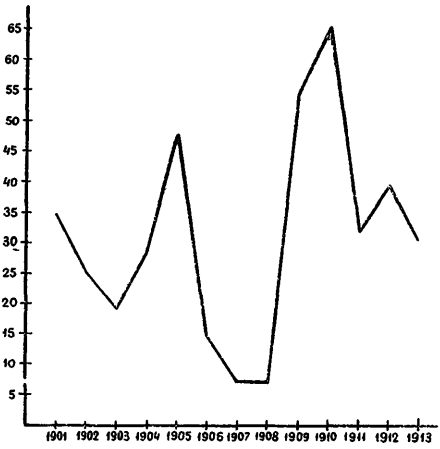

Рис. 4. Общий экспорт зерна из латвийских портов в начале XX в. (в млн. руб.).

Сортовой состав экспортировавшегося из латвийских портов зерна в начале XX в. по сравнению с составом его во второй половине XIX в. претерпел существенные изменения — резко увеличился вывоз пшеницы (с 6,58 млн. пудов в среднем за год в первом пятилетии XX в. до 13,2 млн. пудов в 1913 г.) и, наоборот, уменьшился экспорт других видов зерна: вывоз овса с 28,8 млн. пудов снизился до 14,8 млн. пудов, вывоз ржи — с 3 млн. до 1 млн. пудов и ячменя — с 1 млн. до 665 тыс. пудов.

[19] В то время как в 1900 г. через балтийские порты Российской империи было вывезено за границу 35,1% общероссийского экспорта зерна, через азовские и черноморские порты — 57% и через западную сухопутную границу — 6,9%, в 1913 г. на долю балтийских портов пришлось лишь 11,8%, на долю сухопутных перевозок — 4,2%, а на долю южнороссийских портов — уже 82,2% общероссийского зернового экспорта (B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 29).

Таблица 5

Значение латвийских портов в экспорте из России зерна[20]

Годы	Доля латвийских портов в вывозе зерна из России (в %)			
	Рига	Лиепая	Вентспилс	итого
1901—1905 (в среднем за год)	1,9	5,9	0,5	7,3
1906—1910 (в среднем за год)	2,2	3,2	1,2	6,6
1911	2,1	4,2	1,9	8,2
1912	2,0	5,0	2,6	9,6
1913	2,7	2,1	0,9	5,7

Удельный вес пшеницы в хлебном экспорте латвийских портов возрос за это время с 16,68 до 44,49%, в то время как доля овса снизилась с 72,97 до 49,82%, ржи — с 7,65 до 3,46% и ячменя — с 2,67 до 2,23%. Происходило систематическое и довольно быстрое падение удельного веса зерна в общем экспорте латвийских портов (с 18,9% в среднем за первое пятилетие XX в. до 9% в 1913 г.). При этом доля зерна в экспорте Лиепайского порта уменьшилась с 49,8 до 21,4%, Вентспилсского порта — с 15,4 до 7,4%, удельный же вес зерна в рижском экспорте практически остался на одном уровне (повышение с 6,8 до 6,9%).

В рижском зерновом экспорте, в противоположность предшествующему периоду, когда в нем доминировали овес и рожь, начиная с последнего пятилетия XIX в. преобладала уже пшеница (в 1913 г. на ее долю пришлось $^9/_{10}$ всего зернового экспорта Риги). Зерно из Рижского порта вывозилось главным образом в Голландию, Швецию и Германию (при этом надо иметь в виду, что значительная часть зерна, отмеченная российской торговой статистикой как направляющаяся в голландские порты, фактически предназначалась для западных, прирейнских провинций Германии).

Несмотря на систематическое уменьшение экспорта зерна как по абсолютным показателям, так и по отношению к общей стоимости экспорта, оно тем не менее продолжало играть большую роль в экспортных операциях Лиепайского порта. Особенностью лиепайского хлебного экспорта, отличавшегося по своему составу от хлебного экспорта ряда других портов, было абсолютное преобладание в нем овса, удельный вес которого достигал в отдельные годы 97,4% общего вывоза зерна из Лиепаи (заметим, что

[20] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 29.

начиная с 80-х годов XIX в. Лиепайский порт был крупнейшим российским экспортером овса).

Вентспилс как экспортер хлеба выдвинулся лишь с 1902 г., когда он оказался связанным железнодорожной линией с центральными районами России. Вывоз хлеба из Вентспилса был крайне неравномерным: после быстрого роста в 1902—1905 гг. он резко упал в 1906—1908 гг., затем вновь стремительно увеличился, достигнув в 1910 г. своей высшей точки, а в последующие годы снова пошел на убыль. Не в меньшей степени колебался и удельный вес зерновых грузов в общем экспорте Вентспилсского порта. Так, если в 1902 г. на долю зерна пришлось 6,13%, то в 1910 г. — 24,97%, в 1913 же году — снова всего лишь 7,39% стоимости всего вентспилсского экспорта.

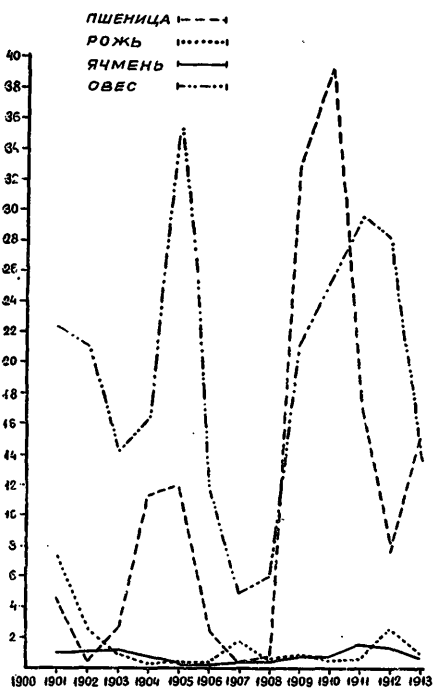

Рис. 5. Состав экспорта зерна из латвийских портов в начале XX в. (в млн. руб.).

Перспектива быстрого роста хлебной вывозной торговли через Вентспилсский порт заставила ряд видных торговых фирм развернуть свои операции в этом городе. С каждым годом оживлялась деятельность местной биржи. В 1909 г. при биржевом комитете города была создана особая «хлеботорговая» комиссия[21]. Значительное увеличение числа сделок и операций с хлебными грузами вызвало необходимость разработать и опубликовать «Свод виндавских торговых обычаев» и избрать двух биржевых маклеров. С 1909 г. началось опубликование местных справочных цен на хлеб (рожь, пшеницу, овес, гречиху и т. д.)[22].

---

[21] ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 54, л. 105.

[22] Отчет о деятельности Виндавского биржевого комитета за 1907—1910 гг. Виндава, 1912, стр. 363—364.

Наибольшее оживление в экспорте зерна из Вентспилсского порта наблюдалось зимой, когда из-за замерзания моря вдоль прибрежной полосы прекращался вывоз из Риги, Таллина и Петербурга. Общей тенденцией, характерной для хлебной торговли Вентспилса, было довольно быстрое увеличение роли овса. Экспорт пшеницы и ржи подвергался резким колебаниям. Значение ячменя оставалось мизерным.

В период с 1901 по 1913 г. Вентспилс являлся хлебоэкспортным портом главным образом для более отдаленных местностей восточной части Европейской России: до $^{9}/_{10}$ всех прибывавших в Вентспилс хлебных грузов шло из Верхнего Поволжья (преимущественно из районов, направлявших свои грузы по водным путям к Рыбинску, где они передавались на Московско-Виндаво-Рыбинскую железную дорогу) и из районов, прилегавших к Ташкентской, Самаро-Златоустовской и Московско-Казанской железным дорогам. Остальная часть грузов поступала из центральных губерний и с Полтавщины[23].

В подвозе ржи к латвийским портам по железным дорогам основную роль играли губернии средневолжского бассейна, Черноземного Центра, Северо-Запада и Прибалтики (Саратовская, Самарская, Симбирская, Тамбовская, Воронежская, Орловская, Смоленская, Псковская, Курляндская и Лифляндская). Например, в 1913 г. в Ригу и Лиепаю по железным дорогам прибыло более 3 млн. пудов ржи, из которых на долю станций Самаро-Златоустовской железной дороги пришлось 619 тыс. пудов (20,6%), Юго-Восточной — около 560 тыс. пудов (18,6%), Московско-Виндаво-Рыбинской — 279 тыс. пудов (9,3%), Либаво-Роменской — 245 тыс. пудов (8,1%) и Риго-Орловской — 251 тыс. пудов (8,3%).

Основная масса пшеницы подвозилась к латвийским портам с железнодорожных станций Самарской, Саратовской, Уфимской, Оренбургской губерний, а также Западной Сибири и Средней Азии. Так, из 13 млн. пудов пшеницы, прибывших в 1913 г. по железным дорогам в Ригу и Лиепаю, на станции Самаро-Златоустовской железной дороги пришлось более 3,8 млн. пудов (29,2%), Рязанско-Уральской — около 3,6 млн. пудов (27,6%), Сибирской — более 2,6 млн. пудов (20%), Ташкентской — 2,2 млн. пудов (16,9%).

Важнейшими поставщиками овса в порты Латвии были районы юго-восточной и центральной частей Европейской России

[23] ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 54, лл. 86—87; Отчет по Виндавскому торговому порту за 1914 г., стр. 31—32; Отчет о деятельности Виндавского биржевого комитета за 1907—1910 гг. Виндава, 1912, стр. 231; Обзор Курляндской губернии за 1913 г. Митава, 1914, стр. 20.

(Тамбовская, Пензенская, Рязанская, Саратовская, Орловская, Воронежская губернии), а также Прибалтики (Курляндская и Лифляндская губернии). В 1913 г. из 12,5 млн. пудов овса, доставленных по железным дорогам в Ригу и Лиепаю, на долю станций Московско-Киево-Воронежской железной дороги пришлось 3,7 млн. пудов (29,6%), Либаво-Роменской — 3,24 млн. пудов (25,9%), Юго-Восточной — 2 млн. пудов (16%), Рязанско-Уральской — 841 тыс. пудов (6,7%), Сызрань-Вяземской — 597 тыс. пудов (4,7%).

Таким образом, удельный вес латвийской пшеницы, ржи и овса в снабжении зерном портов Риги, Лиепаи и Вентспилса был весьма скромным. Только в подвозе ячменя латвийские уезды сохраняли важные позиции. Например, в 1913 г. в Ригу и Лиепаю прибыло по железным дорогам 1,9 млн. пудов ячменя, из которых на станции Псково-Рижской железной дороги пришлась 531 тыс. пудов (27,9%), Риго-Орловской — более 450 тыс. пудов (23,6%), Либаво-Роменской — 201 тыс. пудов (10,5%), Юго-Восточной — 150 тыс. пудов (7,8%) и т. д.

Период с 1901 по 1913 г. был периодом относительного расцвета в Риге и Лиепае экспортной торговли *жмыхами*. Рижский и Лиепайский порты занимали в этом отношении попеременно то второе, то третье место среди балтийских портов России (первое место прочно удерживал Петербург). Роль Вентспилса в вывозе за границу этого ценного корма для скота была незначительной. Экспорт жмыхов из латвийских портов достиг внушительных размеров, к тому же он был очень стабильным — среднегодовая стоимость экспорта жмыхов в первом пятилетии XX в. составляла 5,5 млн. руб., а в 1913 г. — 5,7 млн. руб. Тем не менее удельный вес жмыхов в стоимости всего латвийского экспорта систематически снижался (с 3,25% в первом пятилетии XX в. до 1,65% накануне первой мировой войны). Падало и значение латвийских портов во всероссийском экспорте жмыхов. В то время как в 1901 г. из них экспортировалось 28,9% всего количества жмыхов, вывозившегося за границу из России, то через 12 лет — только 14,1%. Падение доли латвийских портов (как и вообще всех балтийских портов Российской империи, в том числе и Петербурга) в экспорте жмыхов из России объяснялось в основном двумя причинами: во-первых, стремительным ростом вывоза жмыхов из азовских и черноморских портов страны, во-вторых, увеличением экспорта их через западную сухопутную границу.

Говоря об увеличении внешнеторговых оборотов латвийских портов, необходимо, конечно, помнить, что рост экспорта сельскохозяйственных продуктов в условиях царской России достигался

благодаря беспощадной эксплуатации трудящихся, а подчас и за счет прямого голодания широких крестьянских масс (вспомним хотя бы печально знаменитую фразу царского министра Вышнеградского: «Недоедим, а вывезем»). Конечно, «недоедать» приходилось трудящимся. Ведь под давлением налогового пресса и выкупных платежей крестьянин выносил на рынок не только избыточную продукцию, но и часть необходимого продукта. Сказанным хорошо подтверждается мысль К. Маркса, который, рассматривая социально-экономические последствия интенсивного железнодорожного строительства, и прежде всего его влияние на сельское хозяйство, писал: «Вообще железные дороги дали, конечно, громадный толчок развитию внешней торговли; но в странах, вывозящих главным образом *сырье*, эта торговля усилила нищету масс. . .»[24]

Усиленной эксплуатации подвергались и портовые рабочие, положение которых было нелегким. Рабочий день грузчиков длился 10 часов (с 7 часов утра до 7 вечера, с часовым перерывом на обед и с получасовыми перерывами на завтрак и полдник), причем нередко им приходилось работать сверхурочно. Рабочим постоянно угрожала безработица. В погоне за высокой прибылью капиталисты не заботились об охране труда и технике безопасности, в результате чего нередко происходили несчастные случаи. Тяжесть положения рабочих усугублялась политическим бесправием. Как и трудящиеся других отраслей, портовые рабочие боролись против снижения заработной платы, удлинения рабочего дня, задержки выдачи зарплаты, все чаще выставляли политические требования, принимая активное участие во всех важнейших революционных выступлениях трудящихся Латвии.

Приведенный фактический материал свидетельствует о первостепенной важности для латвийских портов тесных экономических связей с глубинными районами России. С каждым годом увеличивался приток товаров из внутренних губерний страны, роль которых в снабжении грузами латвийских портов систематически возрастала; широкий поток сельскохозяйственных товаров из глубинных и западных губерний России стал определяющим фактором экономического подъема портов Латвии. При этом на структуру экспорта сельскохозяйственной продукции через порты Латвии в рассматриваемый период сравнительно серьезное влияние оказали сдвиги, наметившиеся в сельскохозяйственном производстве России.

[24] К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., изд. 2, т. 34, стр. 292.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ. РИГА 1968

А. К. Бирон (Рига)

ПОРТОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ЛАТВИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX И НАЧАЛЕ XX В.

Вторая половина XIX и начало XX в. были периодом осуществления ряда крупных строительных программ в балтийских портах Российской империи, в том числе в Риге, Лиепае и Вентспилсе. Чем же объясняется необходимость такого переоборудования и расширения портов? Она определялась прежде всего теми сдвигами, которые произошли внутри самого народнохозяйственного организма страны, а именно — увеличением потенциальных возможностей освободившейся от крепостнических уз российской деревни, в первую очередь ростом товарности сельскохозяйственного производства, а также увеличением потребностей развивающейся промышленности (в том числе и прибалтийских заводов и фабрик) в заграничном оборудовании и в отдельных видах сырья.

И действительно, наличие в центральных и южных губерниях России определенной массы сельскохозяйственной продукции (главным образом зерна), могущей при благоприятных условиях быть выброшенной на мировой рынок, неумолимо требовало строительства современных путей сообщения и коренного переоборудования внешнеторговых портовых центров. В этих условиях и развернулось интенсивное железнодорожное строительство, проявилось стремление соединить хлебородные районы страны с важнейшими портами. Мы считаем нужным отметить именно эту сторону вопроса, потому что в литературе (прежде всего буржуазной) чаще подчеркивается

другая его сторона, а именно, что с постройкой той или иной железной дороги начался экономический подъем такого-то района, и в значительно меньшей степени отмечается, что сама постройка дороги диктовалась и обусловливалась наличием уже в районах, через которые она прокладывалась, необходимых для перевозки грузов.

Цель данной статьи — на основе имеющейся по рассматриваемому вопросу литературы и архивных данных воссоздать общую картину коренного переоборудования и расширения латвийских портов, проведенного во второй половине XIX — начале XX в., а также установить причины и последствия осуществления этих строительных программ.

В вышедших до первой мировой войны книгах русских инженеров (В. Е. Тимонова, Б. Н. Кандибы, Д. Д. Гнусина, А. Пабста и др.)[1] содержится интересный материал о конкретном ходе строительных работ в латвийских портах. Для этих авторов характерен акцент в сторону технического и инженерного описания строительства, а также анализа эксплуатации портов (способы производства грузовых операций, типы складских помещений, данные о посещающих порт судах, о быстроте их выгрузки и погрузки, о грузооборотных способностях набережных и т. д.), в меньшей степени они касаются историко-экономической значимости проводившихся работ и роли портов Латвии в хозяйственной жизни Российской империи. За годы господства в Латвии националистической буржуазии появилось несколько небольших, узкоспециального характера работ о латвийских портах, преимущественно с техническим описанием имеющихся портовых сооружений, а также несколько юбилейных изданий, в которых имелись параграфы, где, правда очень бегло, давался обзор развития портов во второй половине XIX — начале XX в.[2] Советские исследователи уже проделали известную работу по изучению порто-

[1] В. Е. Тимонов. Либавский порт (материалы для описания русских портов). СПб., 1887; Б. Н. Кандиба. Либавский порт. Описание рабочих приспособлений и приемов при постройке Южного мола и волноломов в 1890—1893 гг. СПб., 1897; Д. Д. Гнусин. Либавский порт. Очерк порта в торговом и судоходном отношениях. СПб.. 1898; А. Иванина. Либавский порт (очерк возникновения и развития порта). СПб., 1904; А. Пабст. Рижский порт. Рига, 1908; Riga und seine Bauten. Riga, 1903; Виндава и Виндавский порт (краткий очерк). М., в. г., и др.

[2] A. Ošiņš, P. Mantnieks. Latvijas ostas. Rīgā, 1930; Liepājas 300 gadu jubilejas piemiņai. Liepājā, 1925; M. Krastiņš. Liepājas osta. (Pārskats par ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu līdz 1937. g. 1. aprīlim, III d.) Rīgā, 1937; Latvijas pilsētas. Rakstu krājums ar visu Latvijas pilsētu aprakstiem. Rīgā, 1938; N. Bērziņš. Ventspils osta. (Pārskats par ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu līdz 1937. g. 1. aprīlim, IV d.) Rīgā, 1937; P. Stakle. Mūsu ostas. — Ekonomists, 1939, Nr. 17.

вого строительства в Латвии. Обобщенная характеристика развития латвийских портов дается в трехтомной «Истории Латвийской ССР», а также в ряде других исследований. Например, материалы о ходе строительства Лиепайского порта содержатся в историческом очерке Г. Фрейберга, помещенном в книге «Революционная Лиепая», и в сборнике статей «Гавань Янтарного моря»[3].

Основным источником при написании данной статьи послужили архивные материалы ЦГИА Латв. ССР — прежде всего фонды 48, 108, 158, 196, 274, 1686, 2686, 5437, 5850. Названные фонды содержат многочисленные документы, характеризующие ход строительства в латвийских портах в рассматриваемый период. Эти документы отражают разработку отдельных проектов, содержат переписку руководителей строительных работ с вышестоящими петербургскими инстанциями, губернскими и городскими учреждениями, а также с различными предпринимателями и организациями местной буржуазии. Особенно внушителен фонд Управления работ по устройству Рижского порта, включающий 2700 дел.

Реконструкция *Рижского* порта началась уже в 60-х годах XIX в. В первую очередь большое внимание было уделено углублению фарватера и мест у причалов. С этой целью в 1867 г. дополнительно к уже имевшимся землечерпательным машинам и 11 шаландам были приобретены еще две землечерпалки с буксиром и 7 шаландами. Ввиду быстрого роста объема погрузочных и разгрузочных работ в 1872 г. в Рижском порту был установлен первый 25-тонный кран, а спустя несколько лет — второй[4]. В начале 70-х годов вблизи вокзала Риго-Орловской железной дороги Обществом центральной складки товаров были сооружены амбары, навесы и лабазы для прибывавших в Ригу по воде товаров. В связи с тем, что при большом наплыве судов городских набережных Рижского торгового порта оказывалось недостаточно, в 1871 г. были начаты работы по улучшению условий стоянки судов в Милгравском протоке. Южный берег протока (так наз. Яунмилгравис) на протяжении почти 700 саженей был огражден береговыми укреплениями, вдоль него были произведены землечерпательные работы, а для соединения гавани с городом была построена железнодорожная ветка. На берегу в этой новой гавани был сооружен ряд амбаров, которые первоначально предназначались для хранения экспортного зерна, но затем использовались и для других целей (в частности, с каждым годом

[3] I. Pinksis, H. Freibergs, V. Lejiņš. Revolucionārā Liepāja. Rīgā, 1955; И. Пинксис, Г. Фрейберг, В. Леинь. Революционная Лиепая. Рига, 1956; Гавань Янтарного моря. Лиепая, 1963.

[4] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 194.

возрастал вывоз отсюда лесных материалов, а также увеличивался ввоз каменного угля)[5].

В 1873 г. была сооружена Болдерайская гавань и возведен ряд дамб[6]. На протяжении нескольких десятилетий Болдерайская гавань служила в течение зимних месяцев передовой гаванью — аванпортом Риги. И лишь после того, как в распоряжении портовой администрации оказался ледокол, давший судам возможность и зимой подходить по Даугаве к основным причалам Рижского порта, значение Болдераи как зимней гавани Риги уменьшилось. В основном с пристаней Болдерайской гавани отправлялись за границу лесоматериалы, а иногда здесь производилась частичная разгрузка глубоко сидящих пароходов, направлявшихся в Ригу[7].

«Нижнее течение реки Западной Двины на протяжении 15 верст доступно морским судам и составляет Рижский порт. Кроме пристаней, находящихся у самого города, в порту расположены еще две передовые, соединенные с Ригой рельсовыми путями гавани; из них Мюльграбенская устроена в истоке озера Штинт (Кишэзерс. — *А. Б.*), а Больдерааская — на левом берегу близ крепости Усть-Двинск. Часть же реки выше Риги, от железнодорожного моста и до острова Далена протяжением 9 верст, служит исключительно для местного судоходства и стоянки стругов и плотов, приходящих во время половодья с верховьев реки», — так описывается Рижский порт в то время в одном из рапортов министру путей сообщения[8].

В 1875—1877 гг. перед крепостной цитаделью в Риге была оборудована таможенная набережная и построено новое здание таможни. В 1877—1881 гг. была сооружена зимняя гавань для мелких судов. Систематически проводились работы по расширению набережных и складских помещений. Постройка гавани в Яунмилгрависе вызвала необходимость в сооружении возле нее соответствующих складских помещений. К концу 70-х годов там было построено 18 амбаров общей вместимостью в 1,5 млн. пудов хлеба, а на средства торгового дома «Кригсман и К⁰» был сооружен небольшой деревянный элеватор, правда, сгоревший в 1888 г. Поскольку испытывалась нужда в складочных местах и помещениях, расположенных в непосредственной близости от набережных, то в 1881—1887 гг. целый ряд складов был возведен на острове Андрейсала (Андреасгольм)[9]. В 1884 г. в Рижском

[5] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 905, л. 91.
[6] Там же, ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 190.
[7] Там же, ф. 108, оп. 1, д. 905, л. 91.
[8] Там же, д. 2673, л. 5.
[9] Там же, д. 905, л. 89.

порту начал действовать еще один подъемный кран, построенный на заводе «Верман и сын». В следующем году было закончено сооружение западного мола длиною в 405 саженей и благодаря интенсивным землечерпательным работам удалось углубить бар до 20 футов[10]. 16 февраля 1887 г. Государственный совет с целью улучшения организации и руководства строительными работами, проводимыми на территории Рижского торгового порта, утвердил особый орган — Управление работ по устройству Рижского порта[11]. В течение нескольких лет (с 1887 по 1891 г.) велись работы по замене деревянного больверка длиною в 530 саженей каменной набережной перед Старым городом (между железнодорожным мостом и замком)[12].

В конце 80-х годов Рижский биржевой комитет приобрел первую в России морскую самоотвозную и землечерпательную машину «Двина», а затем еще несколько других землечерпалок. В результате работы этих машин в 1890 г. впервые в истории Рижского порта удалось углубить до 20 футов фарватер Даугавы до самого города[13]. Вообще объем землечерпательных работ в Риге систематически увеличивался и достиг значительных размеров. В начале 90-х годов землечерпательный караван уже состоял из пяти землечерпательных машин со среднесуточной производительностью 700 куб. саженей грунта, 42 шаланд и 5 буксирных пароходов для отвозки шаланд с вынутым грунтом[14]. За три десятилетия — с 1866 по 1896 г. землечерпательными машинами в Рижском торговом порту было вынуто около 1350 тыс. куб. саженей грунта[15]. В 1898 г. была приобретена крупная землечерпалка «Мюльграбен», а два года спустя — заказана морская самоотвозная землечерпательная машина «Рига». Для поддержания судоходства в зимнее время в распоряжении Рижского биржевого комитета имелись три небольших ледокола[16].

В 1893 г. в южную часть Андрейсалы перенесли пристань для выгрузки сельди — сельдяной буян (Heringswracke), — были построены навесы, устроен крытый двор, подведен рельсовый путь, позволивший грузить бочки с сельдями прямо в вагоны. Через два года был сооружен новый большой элеватор вместимостью свыше 500 тыс. пудов, что оказало благотворное влияние

[10] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 2673, л. 25.
[11] Там же, д. 786, л. 54.
[12] Там же, д. 905, л. 89.
[13] Там же, ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 190.
[14] Там же, ф. 108, оп. 1, д. 2673, лл. 10—11.
[15] А. Пабст. Рижский порт, стр. 30; Riga und seine Bauten, S. 64.
[16] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 2673, л. 11.

на развитие всей рижской хлебной торговли[17]. Затем элеватор соединили железнодорожной веткой длиной в 11 км с Риго-Орловской железной дорогой и перед ним построили запасные пути для нескольких сотен железнодорожных вагонов[18]. Для хранения товаров в Рижском порту имелось большое число складских помещений[19], однако наибольшую роль среди них играли возведенные в 70—80-х годах (вместо деревянных, неоднократно страдавших от пожаров амбаров) кирпичные «красные амбары» (свыше 20 зданий) на Московском форштадте близ берега Даугавы, которые располагались в довольно неудобном месте — выше построенного в 1872 г. железнодорожного моста и поэтому в значительной мере были отрезаны от основных портовых сооружений, находившихся ниже по Даугаве. «Красные амбары» были хорошо доступны лишь для стругов и барж, прибывавших с верховьев Даугавы, но роль этих средств транспорта в доставке в Ригу экспортных грузов в последней четверти XIX в., особенно в 80-х и 90-х годах, все уменьшалась — их прежнее господствующее место прочно занял железнодорожный транспорт.

Хотя в 90-х годах портовое строительство в Риге все еще отставало от роста грузооборотов и нагрузка на каждый метр причальной площади систематически увеличивалась[20], Рига в это время уже обладала первоклассной гаванью и являлась одним из главнейших портовых центров Российской империи. Ход строительных работ в Рижском порту получил высокую оценку со стороны целого ряда официальных лиц, в частности со стороны посетившего Ригу в июне 1893 г. министра путей сообщений Кривошеина[21]. Среднегодовой внешнеторговый оборот Рижского порта в последнее пятилетие XIX в. увеличился до 123,3 млн. руб. в сравнении с 45,4 млн. руб. во второй половине 60-х годов,

[17] Riga und seine Bauten, S. 70; Путеводитель по русским торговым портам. СПб., 1905, стр. 29; Baltijas Vēstnesis, 1895. g. 14. (26.) septembrī, Nr. 209.

[18] Baltijas Vēstnesis, 1895. g. 19. aprīlī (1. maijā), Nr. 89; 5.(17.) augustā, Nr. 175; 31. oktobrī (12. novembrī), Nr. 247.

[19] Тем не менее известная часть товаров хранилась в небольших, разбросанных по всему Старому городу старинных амбарах (ЦГИА Латв. ССР, ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 194). Кроме того, своеобразными плавучими складочными помещениями нередко служили и десятки барж, прибывавших в Ригу весной и летом по Даугаве (А. Пабст. Рижский порт, стр. 35).

[20] Так, в 1898 г. на одну погонную сажень Таможенной набережной в среднем выгружалось уже 35 тыс. пудов различных грузов (ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 905, лл. 11—12).

[21] «Признав необходимым лично ознакомиться с работами, производящимися в портах Балтийского моря, — говорилось в специально изданном министром приказе от 1 июля 1893 г., — я посетил с этой целью Либаву, Ригу и Ревель. Осмотр портовых сооружений в этих городах произвел на меня в большинстве случаев самое благоприятное впечатление. Работы в Либавском и Рижском портах исполнены прекрасно... Смелость постройки многих

причем стоимость привоза возросла с 14,4 млн. до 53,2 млн. руб., а вывоза — с 31,0 млн. до 70,1 млн. руб.[22] Рига занимала среди российских портов первое место по вывозу ряда важных экспортных товаров — леса и лесоматериалов, льна и льняного семени, кож и шкур, оставалась крупным центром экспорта зерна, жмыхов, мяса. Например, во второй половине 90-х годов из Риги ежегодно вывозилось более 4,4 млн. пудов льна, более 3 млн. пудов льняного семени, около 46,4 млн. куб. футов лесоматериалов и 10 млн. пудов зерна[23]. Систематически возрастал удельный вес Рижского порта в общем внешнеторговом обороте России. Так, если в первой половине 80-х годов он составлял 8,2%, то в конце 90-х годов — уже 11,1%[24].

В начале XX в. строительные работы в Рижском порту продолжались. В 1901 г., когда в связи с переносом товарной станции Риго-Орловской железной дороги на бывший городской выгон возникла необходимость в устройстве особой береговой железнодорожной станции, расположенной непосредственно у гавани, были начаты работы по сооружению «железнодорожной гавани»[25]. В 1902 г. стоимость строительных работ (выемка грунта, создание насыпей, постройка каменной дамбы, трех временных деревянных насыпей и мостовых) превысила 568 тыс. руб.[26] В 1903 г. здесь были построены набережные, первые навесы, затем пакгауз и другие складские помещения, а в 1906 г. сооружение железнодорожной гавани было завершено. Фирма «Братья Нобель» в том же году соорудила в Яунмилгрависе два хранилища для керосина емкостью в 400 тыс. пудов. Острый недостаток складочных мест и причальных линий для судов на левом берегу Даугавы заставил подумать в 1904 г. о составлении проекта приспособления южной части острова Пелдусала (Баде-

сооружений в Риге — результат близкого знакомства с условиями реки и талантливого применения на практике научных теорий — вполне оправдывается и тем обстоятельством, что сооружения эти в течение немалого числа лет с честью вынесли все особенности характера Западной Двины...» (ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 2673, лл. 45—46).

[22] Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus den Jahren 1866—1870. Riga, 1872; Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas aus den Jahren 1896—1903 mit besonderer Berücksichtigung der Pentade 1896—1900. Riga, 1905.

[23] Ergebnisse der Handelsstatistik Rigas aus den Jahren 1896—1903...

[24] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Jena, 1919, S. 16, 17.

[25] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 905, лл. 16, 89, 95.

[26] Там же, д. 574, л. 35; д. 744, л. 69. — В 1901—1902 гг., в частности, был окончательно засыпан проток Даугавы у ее правого берега и остров Андрейсала с находившимся на нем элеватором и строившимся холодильником стал частью правобережья реки (Adolf Richters Fremdenführer durch Riga. Riga, 1913, Spalte 33).

гольм, к югу от Кипсалы) под складочные места[27]. В связи с ростом экспорта из Риги таких ценных, но скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов, как сливочное масло, яйца, домашняя птица и мясо, было возведено два больших холодильника. Рост грузооборота Рижского порта, и в частности увеличение числа тяжеловесных грузов, вызвал необходимость установки мощного (четвертого по счету) 100-тонного плавучего крана. Кроме того, для складывания у берегов бревен использовались шесть паровых плавучих лесоподъемных кранов, каждый грузоподъемностью в 120 пудов[28]. На содержание в исправности и ремонт причальных приспособлений и подчистку фарватера лесной гавани ежегодно расходовалась определенная сумма (в 1901 г. — 3833 руб., в 1902 г. — 1767 руб., в 1903 г. — 2530 руб., в 1904 г. — 7160 руб.)[29].

При всей значительности размаха строительных работ в Рижском порту его грузооборот в начале XX в. возрастал еще стремительнее, так что протяженность набережных и причальных линий оказывалась недостаточной и суда у набережных приходилось ставить по нескольку в ряд. Это побудило усилить темп строительных работ и обратить внимание прежде всего на удлинение причальных линий. В 1907 г. завершилось сооружение Экспортной гавани, а общая протяженность набережных и причальных линий Рижского торгового порта достигла 12 тыс. погонных саженей[30]. Быстрый рост потока экспортных и импортных товаров привел к необходимости продлить время работы порта. Все чаще и чаще погрузочные работы производились при керосиновом и газовом освещении. В 1906 г. в Рижском порту были установлены первые 17 электрических ламп, а через год электрический свет появился и на Экспортной набережной и берегу железнодорожной гавани[31]. Обслуживанием порта зимой занимался ледокол «Петр Великий», а в наиболее холодные зимы к нему на помощь приходил ледокол «Ермак»[32].

Интенсивно проводились в Рижском порту в начале XX в. дноуглубительные работы. В порту работали два землечерпательных каравана: казенный, находившийся с 1898 г. в ведении Управления работ Рижского порта и насчитывавший две землечерпательные машины («Александр Беттихер» и «Пернов»), и караван Рижского биржевого комитета, состоявший из шести землечерпалок («Двина», «Рига», «Мюльграбен», «Больдераа»,

[27] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 786, л. 65.
[28] Там же, ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 194.
[29] Там же, ф. 108, оп. 1, д. 786, л. 64.
[30] Там же, д. 905, лл. 11—12; ф. 5274, оп. 1, д. 43, л. 190.
[31] Л. Пабст. Рижский порт, стр. 42.
[32] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5274, оп. 1, д. 42, л. 4.

«Циклон» и «Густав»)[33]. Эти машины использовались главным образом для углубления и расширения фарватера и мест стоянки, а также в Милгрависе (Яун- и Вецмилгрависе) и на баре[34]. За период с 1896 по 1907 г. землечерпательными машинами, действовавшими в Рижском порту, было вынуто 1465 тыс. куб. саженей грунта[35]. Например, в 1903 г. землечерпательным караваном Управления работ за навигационный период (с марта по конец октября) было вычерпано 35,5 тыс. куб. саженей грунта, а землечерпательным караваном Рижского биржевого комитета — 148 тыс. куб. саженей; в 1904 г. соответствующие цифры составили 21,5 тыс. и 100,5 тыс. куб. саженей грунта[36]. В 1910 г. землечерпательным караваном, находившимся в ведении Рижского биржевого комитета, было вынуто 146 тыс. куб. саженей грунта[37]. «Дело землечерпания в Рижском порте находится в состоянии вполне удовлетворительном», — констатировал 26 августа 1905 г. представитель Лифляндской контрольной палаты[38]. И действительно, успешная деятельность землечерпательных караванов в Рижском порту дала возможность начиная с 1904 г. спорадически направлять рижские землечерпательные машины в соседние Либпайский и Вентспилсский порты для производства в них дноуглубительных работ[39].

Между тем быстрый рост грузооборота Рижского порта, постройка более крупных судов с большей осадкой, неудобство городской набережной (невозможность устройства позади нее товарных складов), удаленность вновь построенных набережных от прежних складочных мест, в основном расположенных в Старом городе и на Московском форштадте, со всей серьезностью поставили вопрос о проведении дальнейшей реконструкции Рижского порта, и прежде всего об углублении фарватера, строительстве новых, глубоководных причальных линий, удлинении и углублении уже имевшихся и, наконец, о строительстве новых складских помещений. Поэтому Рижский биржевой комитет использовал любую возможность, чтобы напомнить правительственным органам о необходимости выделения на портовое строительство еще бо́льших средств, а в 1907 г. комитет просил даже разрешения на выпуск облигационного займа в размере 5 млн. руб., гарантированного портовыми сборами, для сооружения

[33] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 580, лл. 2—3; д. 786, лл. 55—56; д. 692, л. 22.
[34] Там же, д. 692, л. 24.
[35] А. Пабст. Рижский порт, стр. 30.
[36] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 692, лл. 22—24.
[37] Там же, д. 580, лл. 2—3; д. 786, лл. 55—56; д. 692, л. 22.
[38] Там же, д. 786, л. 65.
[39] Там же, д. 692, л. 10.

14 новых амбаров и удлинения причальных линий железнодорожной гавани. В своем письме на имя министра торговли и промышленности от 3 сентября 1908 г. представители Рижского биржевого комитета в качестве важнейших мероприятий, необходимых для успешной деятельности Рижского порта, отмечали следующие: строительство новых складских помещений, приобретение ледокола для продления навигации, удлинение набережных, совершенствование лесной гавани и расширение Таможенного района порта, причем особенно подчеркивалась важность постройки складских помещений[40]. И надо сказать, что правительство не осталось глухим к просьбам рижской торговой буржуазии: в принятом 8 мая 1908 г. Государственной думой плане развития коммерческих портов значительные строительные работы утверждались и по Рижскому порту, а правительство, признав, что дальнейшее развитие этого порта находится в прямой зависимости от устройства глубоководных набережных и постройки удобных товарных складов, ассигновало на строительные работы в Рижском порту (продление, перестройку и постройку набережных, установку новых кранов, постройку навесов) 9135 тыс. руб.[41]

Динамику роста объема внешнеторговых операций Рижского порта в начале XX в. хорошо иллюстрируют следующие данные: если в первом пятилетии XX в. в среднем за год импорт Рижского порта составлял 85,1 млн. руб., экспорт — 110,7 млн. руб. и весь внешнеторговый оборот — 195,8 млн. руб., то в 1913 г. соответствующие показатели достигли 184,5 млн., 224,9 млн. и 409,4 млн. руб.[42], т. е. выросли более чем вдвое. На долю Риги перед первой мировой войной приходилось 17,2% всего российского внешнеторгового оборота[43].

Накануне первой мировой войны Рижский биржевой комитет развил кипучую деятельность по подготовке к строительству новых каменных амбаров в Экспортной гавани. Заседания следовали одно за другим, развернулась оживленная переписка. Представители купечества знакомились с последними достижениями мировой строительной техники, оценивали преимущества того или иного представленного проекта складских зданий. Запрашивались земельные участки и как бы мимоходом выторговывались у правительственных учреждений наиболее выгодные предпринимателям условия для будущей эксплуатации планируемых сооружений. Наконец, планы были составлены, сметы

[40] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 905, лл. 13—15.

[41] Там же, лл. 16, 73, 84, 94.

[42] Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels. 1901—1905. Riga, 1902—1906; Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels. 1913. Riga, o. J.

[43] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs ..., S. 17.

утверждены и началось строительство. Однако осенью 1914 г. в связи с усилением военных действий работы по сооружению амбаров были прекращены[44].

Реорганизация и переоборудование *Лиепайского* порта начались в конце 50-х годов прошлого столетия. 28 мая 1859 г. был учрежден особый строительный комитет («Комитет для устройства Либавского порта»), через полтора года развернулось строительство, а в конце 60-х годов были закончены работы первой очереди: построены два мола — северный длиной 384 сажени и южный — длиной 466 саженей, углублен и расширен морской канал, установлены два маяка, переоборудованы набережные. Дноуглубительные работы в Лиепайском порту проводились двумя землечерпательными машинами. Общая стоимость завершенных в 1868 г. работ достигла почти 2 млн. руб.[45] Лиепая стала хорошо оборудованным портом. Вот как выразило свое ликование по этому поводу местное купечество в письме к Комитету для устройства Либавского порта от 18 января 1869 г.: «Либавский порт своими прочными, каменными морскими дамбами, победоносно устоявшими уже при многих сильных бурях, своею глубиной в 20 футов при устье и 18 футов внутри и двумя маяками, из коих, в особенности, главная башня может быть названа образцовою постройкой высшего совершенства, — в настоящее время, бесспорно, один из лучших и удобнейших торговых портов не только на русско-балтийском берегу, но и на всем Балтийском море. Порт сей уже ныне ценится мореходцами, а при будущем возрастании судоходства слава его найдет признание и в дальнейших странах»[46].

Результатом осуществления первой строительной программы в Лиепайском порту и соединения Лиепаи железнодорожной линией с внутренними районами империи явилось начавшееся в 70-х годах резкое увеличение грузооборотов Лиепайского порта и быстрый рост числа прибывавших в него торговых судов. В 1878 г. впервые в истории Лиепаи в ее порт вошло более тысячи торговых судов[47], а в 1900 г. был достигнут рекорд — к причалам Лиепайского порта пришвартовалось 2279 судов[48]. Все это наглядно подтверждает справедливость замечания В. Тимонова о том, что «чрезвычайно сильный подъем либавской торговли,

[44] ЦГИА Латв. ССР, ф. 108, оп. 1, д. 2455, л. 104.

[45] В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта в связи с вопросом о его дальнейшем улучшении. СПб., 1888, стр. 52; ЦГИА Латв. ССР, ф. 798, оп. 1, д. 3, л. 23.

[46] В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта..., стр. 51.

[47] Libauscher Kalender für das Jahr 1883. Libau, 1883; ЦГИАЛ, ф. 1284, оп. 223, д. 3, л. 34.

[48] Торговая статистика города Либавы за 1900 г. Либава, 1901, стр. 3.

который обнаружился вслед за портовыми работами 1861—1869 годов и постройкой железной дороги, был только началом необыкновенно быстрого развития торговой деятельности этого порта»[49].

В начале 70-х годов с целью предохранения морского канала и гавани в Лиепае от песчаных наносов было приступлено к укреплению прибрежных дюн, в том числе устроены насаждения ивняка и кустарников вдоль берега моря возле канала[50]. В 1874 г. для нужд Лиепайского порта был приобретен паровой буксир, который использовался зимой также в качестве ледокола[51].

Новый проект реконструкции Лиепайского порта был разработан в середине 70-х годов. 23 февраля 1878 г. с обществом Либаво-Роменской железной дороги был заключен договор, согласно которому стоимость утвержденных строительных работ определялась в 2,7 млн. руб., а стоимость проектных работ по устройству волнолома и удлинению молов — почти в 2,5 млн. руб. При этом правительством было отпущено 5 млн. руб., которые должны были выплачиваться в рассрочку в течение 5 лет[52]. Работы по переоборудованию порта велись непрерывно с 1878 по 1888 г. под наблюдением специальной правительственной комиссии во главе с А. Ф. Степнинским. К 1886 г. вместо деревянной набережной была построена каменная. В связи с продолжавшимся обмелением входа в порт в течение двух лет удлинялся южный мол, кроме того по нему была проложена железнодорожная ветка и на нем устроен бетонный тротуар. Более десяти лет продолжалось строительство новой закрытой акватории (ковша), для чего был создан специальный землечерпательный караван, состоявший из двух судов (пароходов «Николай» и «Андрей»), трех землечерпательных машин («Гавриил», «Фаддей», «Виндава») и 16 транспортных шаланд[53]. В 1878 г. в Лиепае было выстроено новое здание таможни с большими складскими помещениями. В 1879 г. здесь был возведен четырехпролетный железнодорожный мост через канал. В течение следующих двух лет были сооружены две товарные станции — Северная и Южная, а еще через год — построен новый металлический мост через канал и к порту подведено железнодорожное полотно. В 1882 г. в Лиепайском порту был установлен новый

[49] В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта..., стр. 92.
[50] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5850, оп. 1, д. 29, л. 1.
[51] В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта..., стр. 25.
[52] ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 20, д. 774, лл. 91—93; Kurze Beschreibung der Stadt Libau. Libau, 1908, S. 12; В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта..., стр. 64—65.
[53] ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 20, д. 774, лл. 91—93; В. Тимонов. Очерк развития Либавского порта..., стр. 79.

паровой кран грузоподъемностью в 25 тонн. Энергично проводились землечерпательные работы. До середины 80-х годов тремя землечерпалками, работавшими в Лиепайском порту, было вынуто 104 774 куб. саженей грунта[54].

Невиданный ранее размах строительные работы в Лиепайском порту приняли начиная с 90-х годов прошлого столетия, когда была проведена серьезная реконструкция коммерческого порта, углублена гавань и фарватер, построены каменные набережные. На осуществление новой строительной программы, рассчитанной на семь лет, правительство в феврале 1890 г. выделило значительную сумму в 8,8 млн. руб.[55] На этот раз проект реконструкции порта предусматривал новое удлинение южного мола, строительство волнолома, ограждающего рейд Торговой гавани, удлинение и углубление ковша, устройство оградительного мола, защищающего рейд от юго-западных ветров, строительство разделительного мола и внутреннего волнолома, прикрывающего рейдовые причалы с запада[56]. Наиболее быстро — почти в трехлетний срок — было завершено строительство главных внешних оградительных сооружений, успешно подвигались вперед строительные работы и на других объектах[57].

Работы по коренному переустройству и серьезному расширению Лиепайского порта, осуществленные в 90-х годах, потребовали большого количества всевозможных строительных материалов. Достаточно сказать, что на эти работы пошло 114 тыс. куб. саженей камня, 20 тыс. куб. саженей песка, 9 тыс. куб. саженей гравия и 5 млн. пудов портландцемента, для производства которого на территории порта был специально выстроен бетонный завод. Для доставки такого большого количества строительных материалов и проведения строительных работ пришлось построить свыше 100 верст подъездных путей. При строительстве молов и волноломов (кстати, впервые в истории портового строительства в России возведенных методом неправильной кладки бетонных глыб) на дно гавани было опущено около 12 тыс. 32-тонных бетонных глыб. В землечерпательных работах и перевозке строительных материалов принимали участие кроме землечерпательных и землеотвозных снарядов 8 пароходов, 70 различных судов и шаланд и около 60 баркасов и лодок[58]. В сен-

[54] Bericht des Libauschen Börsen-Comités über seine Tätigkeit im Jahre 1885. Libau, 1886.

[55] Bericht des Libauschen Börsen-Comités über seine Tätigkeit im Jahre 1891. Libau, 1892, S. 20.

[56] Гавань Янтарного моря, стр. 92.

[57] Б. Н. Кандиба. Либавский порт, стр. 5.

[58] ЦГИА Латв. ССР, библиотека, Обзор Курляндской губернии за 1900 год. Приложение ко всеподданнейшему отчету курляндского губернатора, стр. 90.

тябре 1898 г. был заключен контракт с шотландской фирмой «В. Саймонс и К⁰» о постройке для нужд Лиепайского порта землечерпательной машины «Андрей Степнинский» стоимостью в 22 850 фунтов стерлингов[59]. Основные работы были проведены в минимальные сроки, а сооружение ряда строительных объектов потребовало новых инженерных решений, четкой организации и применения современных механических средств. Поэтому неудивительно, что проведенные строительные работы, и прежде всего удлинение южного мола и устройство внешних оградительных сооружений, получили высокую оценку современников.

«Постройка в столь короткий срок такого количества внешних морских сооружений, — подчеркивалось в приложении к отчету курляндского губернатора за 1900 г., — не имела еще себе примера ни в нашей, ни в иностранной практике морского строительного дела». Не менее лестно и другое замечание, взятое из того же официального документа: «Работы, производившиеся в Либаве в период времени с 1890 г. по 1894 г., представляли выдающийся интерес по грандиозности их, быстроте выполнения, применению большого числа механических приспособлений и новизне новых приемов работ»[60]. Общая стоимость строительных работ, осуществленных в Лиепайском порту с 1857 по 1897 г., составила 13 млн. руб.[61]

Таким образом, в результате осуществления трех строительных программ Лиепайский порт превратился к концу XIX в. в первоклассную незамерзающую гавань на Балтике, а улучшение эксплуатационных характеристик порта способствовало росту его грузооборота. Так, если во второй половине 60-х годов годовой грузооборот Лиепайского порта составлял в среднем 1,5 млн. руб., то в последнем десятилетии XIX в. он достиг уже 59 млн. руб.[62], т. е. увеличился почти в 40 (!) раз. Особенно значительно выросла хлебная торговля Лиепаи, объем которой в течение 70-х годов увеличился примерно в 10 раз и которая своей высшей точки достигла во второй половине 80-х годов, когда из Лиепаи ежегодно вывозилось около 29,5 млн. пудов хлеба[63]. Лиепайский порт занял первое место по вывозу хлеба среди балтийских портов России. Заметную роль он стал играть и в вывозе из России льна, льняного семени, кож и мяса.

В меньших размерах, чем в 90-х годах, проводились строитель-

[59] ЦГИЛ Латв. ССР, ф. 5850, оп. 1, д. 43, л. 13.

[60] ЦГИА Латв. ССР, библиотека, Обзор Курляндской губернии за 1900 год. Приложение ко всеподданнейшему отчету курляндского губернатора, стр. 87.

[61] ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 20. д. 774, л. 96.

[62] B. v. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs..., S. 16—17.

[63] Исторические записки, т. 45, 1954, стр. 121.

ные работы в Лиепайском порту в начале XX в., когда углублялся фарватер, расширялись набережные, возводились складские помещения, увеличивалось количество подъездных путей. В 1908 г. газовое освещение в Лиепайском торговом порту было заменено электрическим[64]. Стремительный рост вывоза хлеба за границу остро поставил вопрос о сооружении элеватора. Однако, несмотря на все усилия местного купечества, в Лиепае так и не удалось построить крупный, отвечающий возросшим требованиям экспортной торговли элеватор (возможно, потому, что сооружение высоких построек в Лиепае считалось тогда нежелательным с чисто военной точки зрения), и Лиепайский порт оказался единственным крупным балтийским портом Российской империи, где отсутствовал большой элеватор[65], хотя ее хлебный вывоз, как отмечено выше, превышал хлебный экспорт других балтийских портов.

В 1912 г. правительство предоставило новые кредиты в размере 4,17 млн. руб. для удлинения причальных линий Лиепайского порта, оборудования его механизмами и нового углубления основной акватории гавани[66]. Однако если в 1912 г. на осуществление данной программы была затрачена 851 тыс. руб., то в 1913 г. — лишь 189 тыс. руб., а в 1914 г., летом которого началась первая мировая война, — всего 37 тыс. руб.[67] Летом 1913 г. было закончено строительство больших нефтескладов. Погрузочно-разгрузочные работы в Лиепайском порту производились в это время пятью кранами — одним передвижным, двумя стационарными и двумя плавучими подъемными кранами[68]. Ввод судов в порт осуществлялся четырьмя буксирами. Экспортные грузы хранились в 37 каменных и 11 деревянных амбарах. В июле 1914 г. Совет министров одобрил представление министра путей сообщений о постройке в Лиепайском порту элеватора, однако

---

[64] ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 59, л. 41.

[65] В Лиепае, говорилось в 1911 г. в одном официальном документе, «...до сих пор существует примитивный способ доставки зерна с торговой станции на подводах в старые амбары, выстроенные лет тридцать тому назад, а из амбаров на пароход. Эти амбары по емкости своей недостаточны при больших хлебных привозах» (ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 1007, л. 26).

[66] Гавань Янтарного моря, стр. 103; ЦГИА Латв. ССР, ф. 5850, оп. 2, д. 76, л. 9.

[67] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5850, оп. 2, д. 76, л. 9.

[68] 26 августа 1913 г. Управление работ Либавского порта заключило с Компанией Петербургского металлического завода договор (на сумму 80,4 тыс. руб.) на постройку и установку еще одного — 15-тонного электрического крана, который должен был быть изготовлен в течение 18 месяцев. Однако в связи с началом первой мировой войны было принято решение об установке этого крана не в Лиепае, а в Архангельске (ЦГИА Латв. ССР, ф. 5850, оп. 1, д. 67, л. 80; д. 58, лл. 98, 99).

разразившаяся война не дала возможности приступить к новому строительству.

Третий латвийский порт — *Вентспилс* — расположен на курземском побережье Балтийского моря в устье реки Венты. Несмотря на удачное географическое расположение, прекрасные природные условия, и прежде всего свою незамерзаемость, а также наличие глубоководного и достаточно широкого фарватера, Вентспилсский порт долгое время играл скромную роль торговой гавани, обслуживающей нужды только небольшого района, и имел сугубо локальное значение. Реконструкция порта началась лишь к 90-м годам прошлого века. В 1891 г. в Вентспилсе было завершено строительство специальной зимней гавани для предохранения торговых судов от повреждений во время ледохода на Венте и приступлено к расширению входа в порт.

В 1897 г. правительство утвердило проект соединения Вентспилса железнодорожной линией с центральными районами России и план коренной перестройки и расширения порта, рассчитанный на 5 лет (1899—1904 гг.). Намеченная строительная программа была завершена с некоторым опозданием в 1906 г.[69] В Вентспилсе были построены два сходящихся мола, северный и южный, в защищенном этими молами аванпорте вырыт канал на территории порта, укреплен правый берег Венты, появились новые набережные и пристани, сооружены амбары, склады и навесы для погрузки лесных материалов (главным образом досок), построена особая эстакада, позволившая грузить лесоматериалы непосредственно на борт парохода[70]. В 1901 г. был сооружен элеватор вместимостью в 3 млн. пудов, к которому одновременно могли причаливать три корабля. На средства фирмы «Гергард и Гей» был построен холодильник — трехэтажное, хорошо оборудованное здание вместимостью до 100 тыс. бочонков (до 400 тыс. пудов) масла[71], а общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги оборудовало конечную станцию с широкой сетью подъездных путей. Для подъема тяжелых грузов, прежде всего для выгрузки машин, в Вентспилсском порту было установлено несколько кранов — 10-тонный электрический башенный кран на катках, 5-тонный плавучий кран и 45-тонный башенный электрический кран. Для освобождения устья Венты от льда, скапливавшегося здесь иногда в холодные зимы, использовался ледокол «Владимир»[72].

---

[69] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 10, л. 19.

[70] ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 11, д. 3078, л. 167.

[71] Там же, л. 75; д. 2667, лл. 193, 200, 201; Виндава и Виндавский порт, стр. 13.

[72] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5274, оп. 1, д. 42, л. 4.

Серьезным препятствием для успешной деятельности Вентспилсского торгового порта оставалась недостаточная глубина его входного фарватера (особенно появлявшийся перед ним песчаный бар). Состояние входа в порт ухудшилось в конце 1903 и начале 1904 г. В результате отдельные крупные суда были вынуждены либо вообще изменять курс и направляться в соседние порты, либо входить в Вентспилсский порт, предварительно сгрузив часть грузов на баржи на открытом, не защищенном от ветров и волнения рейде. Это, конечно, осложняло деятельность порта[73]. Однако благодаря интенсивным землечерпательным работам устье Венты вскоре удалось в достаточной степени углубить, и Вентспилс стали нередко посещать крупные океанские суда. Так, весной 1909 г. в Вентспилсский порт вошло даже одно из крупнейших судов русского торгового флота — лайнер «Россия», а также два больших шведских парохода — «Нельдерт» и «Нент-Ватер» — с осадкой около 22 футов[74]. «Ни в 1908 году, ни в текущем году, — доносил местный лоц-командир начальнику порта 23 мая 1909 г., — ни разу не было случая, чтобы следовавший в Виндаву с грузом пароход не мог войти в порт из-за недостаточной глубины фарватера или чтобы из-за недостаточной глубины какой-либо пароход не мог своевременно выйти из порта или принять полный груз»[75]. И тем не менее время от времени местное купечество снова выступало с жалобами на недостаточную глубину входного фарватера и требовало более энергичного проведения дноуглубительных работ. «Малая глубина в порте... может сильно испортить репутацию Виндавского порта и даже повлиять на подвоз грузов в Виндаву»[76], — например, говорилось в письме Виндавского биржевого комитета от

[73] Архивные документы убедительно рисуют неудобство такого положения. Так, 30 декабря 1903 г. пароход «Вулкан», пришедший за грузом овса, из за своей осадки не смог взять всего груза у элеватора и был вынужден догружаться в море, но вскоре усилившийся ветер и большое волнение заставили прекратить погрузку. Поскольку, однако, «Вулкан» не мог больше с уже имевшимся на нем грузом войти обратно в Вентспилсский порт, то ему пришлось искать убежище от непогоды в ближайшей гавани, и он направился в Лиепаю. Метеорологические условия лишь 5 января 1904 г. дали пароходу возможность вернуться на Вентспилсский рейд, где с помощью трех барж продолжалась его догрузка. Она была окончена только на следующий день, когда «Вулкан» и вышел в море. Примерно в то же время пароход «Вологда», намеревавшийся взять в Вентспилсе груз сливочного масла, простояв на рейде около суток, ушел обратно, не взяв никакого груза. Пароход «Курган» также из-за недостаточной глубины входного фарватера не смог войти в порт (ЦГИА Латв. ССР, ф. 196, оп. 1, д. 8, л. 9).

[74] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 10, л. 19; д. 67, л. 30; ЦГИАЛ, ф. 95, оп. 11, д. 3078, л. 8.

[75] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 67, л. 30.

[76] Там же, л. 23.

25 апреля 1909 г. на имя начальника порта. Однако для такого беспокойства не было особых оснований, поскольку в Вентспилсском порту систематически проводились дноуглубительные работы. Накануне первой мировой войны землечерпательный караван порта состоял из землечерпательных машин «Густав Боле» и «Виндава», землесосов «Либава» и «Тит Эйдригевич», трех паровых шаланд («Вента», «Гробин», «Гайнаш»), двух непаровых железных и четырех деревянных шаланд, а также пароходов «Колывань» и «Кустен»[77]. О масштабах деятельности землечерпательного каравана свидетельствуют следующие данные: в 1907 г. им было вынуто 39 118 куб. саженей, в 1911 г. — 70 666 куб. саженей, а за первое полугодие 1912 г. — 35 153 куб. саженей грунта[78].

Интенсивное портовое строительство[79] и соединение Вентспилса железнодорожной линией с глубинными районами России способствовали быстрому росту грузооборота Вентспилсского порта, очень скоро превратившегося в первостепенный порт Российской империи. Однако, хотя по технической оснащенности и по площади складских помещений Вентспилсский порт и занимал видное место среди портов России, все же и он через несколько лет после окончания первой строительной программы не был в состоянии принять всю массу направлявшихся в Вентспилс грузов. В этой связи заслуживает внимания доклад Управления работ Виндавского порта местному присутствию по портовым делам от 16 мая 1908 г., в котором отмечалось, что «... уже в настоящее время, особенно в самые деятельные месяцы — в январе, феврале и марте, чувствуется в Виндаве теснота в причальной линии для нагрузки и выгрузки судов; уже в текущем году многие суда причаливали по два и по три в ряд, ожидая очереди под нагрузку или выгрузку, а местные торговые конторы были вынуждены неоднократно отказывать адресованным на их имя судам в направлении их в Виндаву вследствие недостатка набережных для причала и места склада товаров»[80]. «Вопрос о необходимости дальнейшего развития и оборудования Виндавского порта в настоящее время возникает по требованию самой жизни», — подчеркивалось в том же документе. Это утверждение становится понятным, если учесть, что в основу программы обо-

[77] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 39, л. 35.

[78] Там же, д. 63, л. 9; д. 39, лл. 38—39; д. 66, л. 11.

[79] Подробности о строительных работах см.: ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 51, лл. 70—72; ЦГИА Латв. ССР, библиотека, Обзор Лифляндской губернии за 1900 год, стр. 145—146; Отчет о деятельности Виндавского биржевого комитета за 1907—1910 гг. Виндава, 1912 г., стр. 69; Виндава и Виндавский порт, стр. 13, 33 и др.; N. B ē r z i ņ š. Ventspils osta.

[80] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 9, л. 23.

рудования порта, утвержденной в 1897 г., был положен расчет, что его ежегодный грузооборот не превысит 25 млн. пудов[81], между тем как в действительности грузооборот Вентспилсского порта вскоре более чем вдвое превысил данную расчетную цифру.

По степени оборудования складскими помещениями для хранения зерна Вентспилсский порт превосходил остальные порты России. Например, отношение емкости элеваторов и оборудованных амбаров в нем достигало 45% к вывозу, в то время как в других портах оно составляло всего несколько процентов. Однако в отдельные периоды в порт по железной дороге прибывало столько грузов, что ни элеватор, ни склады не могли их принять и поэтому приходилось использовать для временного хранения зерна баржи и парусные суда[82].

Между тем работы по повышению пропускной способности Вентспилсского порта продолжались. В июне 1912 г. были начаты изыскательские работы в целях составления проекта портовой железнодорожной ветки[83]. В декабре того же года в порту начал действовать новый 45-тонный электрический кран, изготовленный Петербургским металлическим заводом[84]. С мая 1911 г. территория порта освещалась электрическим светом.

Рост грузооборотов Вентспилсского порта в начале XX в. был весьма внушительным. За период с 1902 по 1913 г. они увеличились более чем в 5 раз — с 17,4 млн. до 93,4 млн. руб., причем высшая точка была достигнута в 1912 г., когда общий объем внешнеторговых операций Вентспилсского порта составил 122,8 млн. руб. (экспорт — 94,7 млн., импорт — 28,1 млн. руб.)[85]. Вентспилс стал крупнейшим в России портом по вывозу сливочного масла: увеличившись за 12 лет в 33 раза, экспорт масла из Вентспилса в 1913 г. достиг 3,2 млн. пудов — почти $^2/_3$ всего российского вывоза сливочного масла[86].

Говоря о реконструкции латвийских портов во второй половине XIX и начале XX в., необходимо иметь в виду, что на этом обогащались сотни предпринимателей — как местных, так и российских вообще и даже иностранных. И хотя нет никакой возможности перечислить все предприятия, принимавшие участие в выполнении многочисленных заказов, связанных с осуществле-

[81] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 9, л. 22.
[82] Ventspils Apskats, 1912. g. 21. janvārī, Nr. 6.
[83] ЦГИА Латв. ССР, ф. 5437, оп. 1, д. 55, л. 15.
[84] Там же, д. 98, л. 22.
[85] Statistische Daten über den Handel der Stadt Windau im Jahre 1902. O. O. u. J.; Торговая статистика города Виндавы за 1912, 1913 гг. Виндава, 1912. 1914.
[86] Торговая статистика города Виндавы за 1913 г.

нием строительных программ в латвийских портах, ясно одно: крупным промышленным тузам и торговым воротилам перепадали немалые суммы. В числе поставщиков оборудования и материалов для портов Латвии фигурируют такие известные фирмы, как Общество Путиловских заводов, Петербургский металлический завод, Петербургский машиностроительный и механический завод «Воссидло и К°», Товарищество Российско-Американской резиновой мануфактуры «Треугольник», рижский машиностроительный завод «Верман и сын», заводы «Феникс», «Ланге и сын», «Саламандра», «Проводник», «Донецкое общество железоделательного и сталелитейного производств в Дружкове Екатеринославской губернии», Товарищество нефтяного производства «Бр. Нобель», Товарищество Рижского цементного завода и маслобойни К. Х. Шмидта, рижский машиностроительный завод «Рихард Поле», завод «Всеобщая компания электричества» в Риге и др. В поставках различных материалов участвовало также немало торговых фирм, в том числе местных, а также всевозможных агентов и контрагентов. Так, в архивных делах нередко встречаются документы, свидетельствующие об оживленной деятельности таких торговых фирм, как «Гельмсинг и Гримм», «Дитрих Гейдеман», комиссионный дом и склад товаров «С. Михельсон» (Елгава), «Бр. Поповы» (Рига), «Генрих Ратцель» (Петербург), лесопромышленники А. Зебба, братья Кан, Х. Гринберг и др. Кроме того, пронырливые подрядчики заключали соглашения на строительство отдельных объектов и таким образом также наживали солидные средства. А в это же время сотни простых тружеников буквально от зари до зари работали на износ, возводя портовые сооружения.

Современное портовое оборудование, значительная протяженность причальных линий, наличие удобных подъездных путей и механических погрузочных и разгрузочных средств значительно ускорили погрузку и разгрузку судов в портах Латвии. В конце XIX в. средний простой судов в Петербурге определялся в 10 дней, в Одессе — 18 дней, а в Риге — в 7 дней[87]. Еще меньше была в начале XX в. средняя продолжительность простоя судов в Вентспилсском порту — трое суток (при условии принятия полного груза), причем для судов заграничного плавания наибольшее время простоя составляло 4 суток, наименьшее — 2 суток, а для судов каботажного плавания — соответственно 6 и 3 суток[88].

Поскольку интенсивное портовое строительство было закономерным явлением, происходившим на базе роста производитель-

[87] Очерки истории Ленинграда, т. 1. М.—Л., 1957, стр. 31.
[88] ЦГИА Латв. ССР, ф. 421, оп. 2, д. 51, л. 69.

ных сил страны, диктовалось необходимостью расширения грузооборотов портов и обусловливалось потребностями всего российского народнохозяйственного организма, то неудивительно, что рассматриваемый период занимает особое место и в торговой деятельности портов Латвии. Это было время значительного роста грузооборотов латвийских гаваней, расширения диапазона их экономических связей, существенного изменения структуры их экспортных и импортных операций, да и самого характера внешней торговли в целом, период дальнейшего возрастания значения Риги, Лиепаи и Вентспилса как центров всероссийской торговли.

Серьезно увеличились внешнеторговые обороты латвийских портов. Если во второй половине 60-х годов XIX в. их общий внешнеторговый оборот составлял 47,7 млн. руб., то накануне первой мировой войны он достиг уже 584,9 млн. руб. Отчетливо выкристаллизовалась и линия на возрастание удельного веса латвийских портов во внешнеторговых операциях России. В то время как в 1866—1870 гг. доля Риги, Лиепаи и Вентспилса в среднем составляла 9,7% всего российского внешнеторгового оборота, в последнее пятилетие XIX в. она поднялась до 16,6%, а в 1913 г. уже достигла 26,8%, причем особенно возрос удельный вес латвийских портов в области экспорта. Из портов Латвии экспортировались лесоматериалы и сельскохозяйственные продукты — технические культуры (лен, льняное семя, пенька), продукты животноводства (сливочное масло, мясо, домашняя птица, яйца, кожи) и зерно. Важнейшими статьями импорта были промышленные товары (машины, оборудование), сырье (каменный уголь, хлопок, каучук, пробковое и красильное дерево, джут), искусственные удобрения, сельдь, а также так наз. колониальные товары (чай, кофе, цитрусовые).

В заключение еще раз подчеркнем, что расцвет деятельности портов Латвии был органически связан с установлением теснейших экономических связей с остальными районами Российской империи. Решающую роль здесь сыграло соединение Риги, Лиепаи, а затем и Вентспилса железнодорожными линиями с внутренними районами России. Именно широкий поток сельскохозяйственных товаров из глубинных и западных губерний страны, а также рост потребностей развивающейся российской экономики (и прежде всего самих рижских промышленных предприятий) и стали определяющими факторами экономического подъема портов Латвии.

К. Ф. Шацилло (Москва)

ПЕТЕРБУРГСКИЕ БАНКИ И СОЗДАНИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ПРИБАЛТИКЕ

Возрастание роли банков в период империализма общеизвестно. Из скромных посредников в кредитных операциях они начали превращаться в важнейшие рычаги финансового и промышленного мира, во многом определяющие характер взаимоотношений между различными экономическими районами. Особенно велика была роль банков в новых отраслях промышленности, быстро развивавшихся с конца XIX в. (электротехника, добыча нефти, машиностроение).

Частная судостроительная промышленность в России стала развиваться только накануне первой мировой войны, когда царизмом было выделено на строительство военно-морских сил около 800 млн. руб. золотом. Принятое правительством под «патриотическим» нажимом отечественного капитала решение воссоздать погибший под Цусимой российский военный флот только «на русских заводах из русских материалов и русскими рабочими»[1] обещало капиталистам немалые барыши и вызвало к жизни ряд судостроительных заводов в районе Черного и Балтийского морей.

Первая судостроительная программа, принятая в 1907 г., целиком должна была выполняться на казенных заводах. По программе 1912 г. строительство четырех линейных крейсеров также поручалось казенным заводам, легкие же крейсера,

[1] ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 3, д. 638, л. 146 (особый журнал Совета министров от 13 ноября 1907 г.).

36 эсминцев и несколько подводных лодок должны были сооружаться на частных судостроительных предприятиях. Возможность поживиться на выгодных казенных заказах заставила активизироваться отечественный финансовый капитал.

Одним из первых начал «подготовительные операции» Петербургский Частный коммерческий банк. Банк этот с конца XIX в. финансировал «Общество Либавских железоделательных заводов бывш. Беккер и К⁰», производившее проволоку, гвозди, вилы и т. д. В годы кризиса и последовавшей за ним депрессии дела этого общества шли чрезвычайно плохо, и 1 мая 1909 г. оно, как тогда выражались, попало в администрацию. 28 апреля 1911 г. Частный коммерческий банк прислал в администрацию по делам Общества письмо, в котором предлагал произвести финансовую реорганизацию Общества на следующих условиях: основной капитал общества должен был быть уменьшен в 5 раз — с 2,5 млн. до 0,5 млн. руб., а после этого его предусматривалось увеличить в 11 раз, причем из 55 000 новых акций (по 100 руб. номинальных) 5000 должно было пойти на замену старых акций, а 50 000 — реализовано синдикатом банков, отчислявшим в свою пользу 10% комиссионных. Через два дня банк прислал еще одно письмо, в котором особо предупреждал, что это предложение будет иметь силу «при непременном условии: 1) если общему собранию акционеров, которое имеет быть созвано администрацией, будет предоставлена возможность избрать вновь весь состав Правления и членов Ревизионной комиссии и 2) если на означенном общем собрании будут избраны в Правление, кандидаты и члены Ревизионной комиссии лица, которые будут предложены финансовой группой, организуемой СПб. Частным коммерческим банком»[2].

Этот диктат банка был полностью выполнен. 14 июня 1911 г. состоялось чрезвычайное собрание акционеров, которое приняло постановление «не стесняться заявлением несогласных лиц»[3] и согласилось на все требования банка. Вскоре было возбуждено ходатайство о снятии с Общества администрации, и 13 марта 1912 г. новое правление вступило в управление его делами[4].

Однако Общество по-прежнему находилось в тяжелом финансовом положении. Из 5 млн. руб., полученных от реализации нового выпуска акций, 500 000 руб. пришлось уплатить синдикату банков во главе с Частным коммерческим и около 2 750 000 руб. — этому же банку за старые долги. «Таким образом, — отмечал председатель комиссии по наблюдению за

[2] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 2, л. 6.
[3] Там же, д. 3, л. 8.
[4] Там же, д. 18, протокол № 5 от 13 марта 1912 г.

постройкой кораблей на Балтийском море, — с самого начала вступления Общества на новый путь оно оказалось без ожидавшихся оборотных средств и поэтому для новых оборудований должно было вновь прибегнуть к кредиту»[5], причем банк брал за кредит 9½%!

Вскоре после снятия с Общества Либавских железоделательных заводов администрации, летом 1912 г., Государственная дума утвердила программу строительства Балтийского флота, на что было ассигновано около 420 млн. руб. Частный коммерческий банк задумал провести новую финансовую комбинацию. В Риге существовал небольшой судостроительный завод «Ланге и сын», издавна финансировавшийся Петербургским Международным банком. Сила этого предприятия была не столько в технической оснащенности, сколько в близости к морскому ведомству и даже к придворной камарилье. Так, например, когда в конце 1903 г. завод «Ланге и сын» был на грани полного разорения, великий князь Александр Михайлович (являвшийся главноуправляющим торговым мореплаванием и портами) добился от царя Николая II секретного приказания купить это предприятие в казну, причем даже Совет министров был вынужден признать, что данная «покупка» была произведена «с прямым нарушением всех действующих законоположений о порядке осуществления подобных мероприятий, связанных с расходами казны»[6]. Правительство долго не знало, как развязаться со своим «приобретением», и, наконец, в начале 1907 г. продало его французским и русским банкам во главе с Международным, понеся на этой «операции» около 1,2 млн. руб. убытка[7]. Когда Частный коммерческий банк предложил Обществу «бывш. Беккер и К⁰» принять участие в выполнении программы строительства военно-морских судов и для постановки судостроения обещал широко финансировать Общество, он в качестве обязательного условия потребовал слияния Общества Либавских железоделательных заводов с предприятием «Ланге и сын» и уплаты весьма солидной суммы за контракт, заключенный последним с французской судостроительной фирмой «Норман». Общество «бывш. Беккер и К⁰» весьма неохотно шло на эту сделку, считая ее для себя невыгодной. Дважды представители правления Общества беседовали с руководителем банка А. А. Давидовым, который настаивал на выполнении условий банка. Наконец, 19 июня 1912 г. Частный коммерческий банк прислал подлинный ультиматум, требуя, чтобы окончательный ответ был дан не позже чем через день.

[5] ЦГВИА, ф. 369, оп. 5, д. 223, л. 105.
[6] ЦГИА СССР, ф. 1241, оп. 1, д. 1, л. 130.
[7] Там же, л. 157.

Правление Общества капитулировало. Отметив, что «срок, назначенный СПб. Частным коммерческим банком, настолько краток, что ознакомиться во всех подробностях с делом не представляется никакой возможности, а с запозданием изъявления согласия может быть утрачена самая возможность осуществления предложения банка»[8], а также учитывая, что банк — акционер, кредитор и будущий гарант выпуска новых акций (а потому вряд ли станет действовать во вред Обществу), правление решило принять все условия банка. «Для участия в выполнении судостроительной программы заводам Беккера, — писала «Биржа», — пришлось вести политику — пригласить всемогущего в морских казенных сферах «Ланге», опирающегося на дружбу «Нормана»; с другой стороны, заинтересовать Морское ведомство своей видимой готовностью выступить в роли конкурента по осуществлению судостроительной программы; наконец, суметь войти в такое соглашение с французским предприятием и банком, которое бы дало возможность для заинтересованных лиц извлечь наибольшую пользу»[9].

21 августа 1912 г. состоялось чрезвычайное собрание акционеров Общества Либавских железоделательных заводов, принявшее решение приобрести за 2 млн. руб. весь акционерный капитал общества «Ланге и сын» (номинальной стоимостью в 600 000 руб.) и контракт с фирмой «Норман», для чего увеличить основной капитал с 5,5 млн. до 11 млн. руб. путем выпуска 55 000 акций по 100 руб. Выпуск этих акций и размещение их на петербургской бирже гарантировались Частным коммерческим банком, взявшим по 5 руб. с акции за комиссию. Правление пошло на явную фальсификацию и обман мелких акционеров, пришедших на собрание, убеждая их, что покупка предприятия «Ланге и сын» чрезвычайно выгодна, ввиду того что «есть достаточно оснований предполагать, что завод «Ланге и сын» будет существенно участвовать в осуществлении принятой нашими законодательными учреждениями программы по воссозданию отечественного военного флота»[10]. Между тем завод этот, чьи производственные возможности были полно описаны в докладе правлению Общества директора судостроительного отдела Константинова[11], был совершенно ни на что не годен, кроме мелкого ремонта судов. За эту по сути дела полукустарную мастерскую банк заставил Общество «бывш. Беккер и К⁰» уплатить более 2 млн. рублей! Правда, Общество получило вместе с заводом

[8] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 18, журнал № 21-А.
[9] Биржа, 1912, № 35, стр. 10.
[10] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 5. л. 16.
[11] Там же, д. 19, журнал № 100-А.

«Ланге и сын» и его контракт с фирмой «Норман», но договор этот, по определению правительственного правления (назначенного после наложения на Общество секвестра во время войны), был «предприятием на бумаге, не имеющим за собой реальной ценности»[12]. Позже, уже во время войны, правление оценило «расход, связанный с организацией судостроительного предприятия, а именно: а) переплату за акции завода «Ланге и сын», связанную с приобретением вместе с заводом контракта с фирмой «Норман»; б) проценты, заимствованные на капитал и организационные расходы»[13], в 2 224 173 руб. 55 коп. Сумму эту решено было списать в убыток.

Уговаривая собрание акционеров одобрить покупку «Ланге и сына», правление Общества Либавских железоделательных заводов и не рассчитывало с помощью этого завода принять участие в строительстве Балтийского флота. Расчет был на другое — получить от Частного коммерческого банка обещанные капиталы и построить в Таллине (Ревеле), главной базе Балтийского флота, мощный, современный, хорошо оборудованный судостроительный завод. Уже через неделю после собрания, одобрившего приобретение общества «Ланге и сын», на котором, как полагали мелкие держатели акций, и должно было производиться выполнение военно-морских заказов, правление Общества «бывш. Беккер и К⁰» 28 августа 1912 г. решило приобрести земельный участок в Таллине, на котором через две недели начались подготовительные работы для строительства. В сентябре 1912 г. Общество получило заказ на строительство 4 эсминцев для Балтийского флота. Сооружение завода в Таллине подвигалось вперед быстрыми темпами. 15 мая 1913 г. состоялось общее собрание акционеров Общества[14]. Только теперь правление доложило акционерам, что первоначальные его планы об оснащении завода «Ланге и сын» новым оборудованием и расширении его территории не могут осуществиться якобы из-за чрезвычайной дороговизны земли в Риге и больших расходов, связанных с углублением бассейна для достройки судов. «Эти обстоятельства, — докладывало собранию правление, — и предположения об устройстве крупного первоклассного судостроительного завода побудили Правление остановиться на Ревеле, как на местности, более отвечающей видам Морского министерства»[15], и купить здесь участок земли за 900 тыс. руб.

В связи с необходимостью дальнейших затрат на строительство завода в Таллине правление предложило в ближайшее время со-

[12] ЦГВИА. ф. 369, оп. 16, д. 628, л. 79.
[13] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 20а, журнал № 238.
[14] Там же, д. 6, лл. 33—35.
[15] Там же.

звать внеочередное собрание, которому обязалось представить на рассмотрение план финансирования нового строительства. В начале июля 1913 г. это собрание состоялось. Из 22 500 акций, представленных на собрании, подавляющая часть оказалась у французского банка «Креди мобилье» (5,5 тыс.), у парижского банкирского дома «Тальман и К⁰» (5,5 тыс.) и у Петербургского Частного коммерческого банка (около 7 тыс.)[16]. Эти три банка и взялись осуществить решение собрания — увеличить основной капитал Общества вдвое, до 22 млн. руб., и разместить акции на петербургской и парижской биржах. Из полученных после реализации акций средств 9 млн. руб. предполагалось израсходовать на строительство завода в Таллине и 550 тыс. руб. — на дооборудование «Ланге и сына». За хлопоты по реализации на бирже нового выпуска акций банки потребовали себе 1200 тыс. руб. Итак, в течение короткого времени — всего двух лет — основной капитал Общества Либавских железоделательных заводов решено было увеличить с 500 тыс. до 22 млн. руб., т. е. в 44 раза! Темпы исключительные и невиданные до тех пор в России ни в одну из грюндерских горячек!

Параллельно с изысканием средств для строительства завода в Таллине правление Общества «бывш. Беккер и К⁰» развило бурную деятельность по подысканию технических гарантов и консультантов. Своего опыта в судостроении у Общества не было никакого, а у «Ланге и сына» — почти никакого. Через день после решения собрания акционеров о покупке завода «Ланге и сын», 22 августа 1912 г., правление Общества подписало новый договор с французской фирмой «Норман» сроком на 12 лет[17]. По этому договору фирма «Норман» обязалась оказывать техническое содействие в разработке проектов и в постройке миноносцев, подводных лодок и других военных кораблей мелкого и среднего водоизмещения[18]. Кроме договора с французской фирмой Общество «бывш. Беккер и К⁰» заключило еще ряд других соглашений. В ноябре 1912 г. правлением Общества был заключен договор с немецким акционерным обществом «Турбинья» на право производства и на поставку двух первых турбинных установок типа «Парсонс» для эскадренных миноносцев[19]. В начале января 1913 г. правление командировало одного из своих директоров, Г. А. Кольберга, в Париж для заключения окончательного соглашения с

[16] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 8, лл. 10—11.

[17] Там же, д. 33, лл. 9—11.

[18] Подробнее о взаимоотношении судостроительных заводов России с иностранным капиталом см. К. Ф. Шацилло. Иностранный капитал и военно-морские программы России накануне первой мировой войны. — Исторические записки, т. 69, 1961, стр. 73—100.

[19] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 18, журнал № 40-Б.

фирмой «Форж э шантье». 25 января 1913 г. это соглашение было подписано[20]. Необходимость соглашения вызывалась тем, что фирма «Норман» распространяла свое техническое содействие только на военные суда среднего и мелкого водоизмещения, фирма же «Форж э шантье» гарантировала техническую консультацию и помощь при строительстве как коммерческих, так и военных судов любого водоизмещения, оговорив себе от 3 до 4% вознаграждения от стоимости военных судов и от 2 до 3% при строительстве судов торговых. И, наконец, 9 октября 1913 г. с разрешения фирмы «Норман» был заключен договор между Обществом и английской фирмой «Дени с братьями» в Думбартоне[21]. Эта фирма обязалась оказывать техническую помощь при строительстве и разработке проектов подводных лодок, выторговав себе за услуги 8,5% от стоимости всех заказанных подводных лодок соответствующего типа.

Рассмотрим теперь, как шло переоборудование старых заводов Общества «бывш. Беккер и К°» и строительство нового завода в Таллине. 21 августа 1912 г. правление Общества подало министру торговли и промышленности прошение, в котором сообщало, что недавно состоявшееся собрание акционеров «единогласно постановило расширить цель и деятельность Общества присоединением новой отрасли деятельности, а именно судостроения, с каковой целью и постановлено приобрести от СПб. Частного коммерческого банка весь акционерный капитал Общества Рижского судо- и машиностроительного завода «Ланге и сын»»[22]. Как мы уже могли убедиться, подлинные планы правления были иными — для развития судостроения предполагалось построить новый завод в Таллине. Ссылка на завод «Ланге и сын» была нужна для того, чтобы создать видимость преемственности, ибо правлению Общества было хорошо известно отрицательное отношение министра торговли и промышленности к строительству новых судостроительных заводов. Представитель Министерства торговли и промышленности в Совещании по судостроению прямо заявил, что министерство «считает более правильным поддерживать и развивать существующие заводы и не потворствовать грюндерству»[23]. Поэтому правлению Общества приходилось прикрываться именем старой судостроительной фирмы и одновременно спешно и полулегально строить крупный завод в Таллине, чтобы поставить со временем гражданские ведомства перед совершившимся фактом.

[20] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 33, лл. 1—4.
[21] Там же, д. 19, лл. 21—24.
[22] ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2255, л. 219.
[23] Там же, д. 2205, л. 333.

Купив в Таллине за 900 тыс. руб. земельный участок, правление Общества Либавских железоделательных заводов пришло к заключению, что размеры строящегося завода должны быть рассчитаны на постройку не только миноносцев, но и крупных боевых судов, до броненосцев включительно[24]. Решено было построить 6 стапелей для эскадренных миноносцев, один для крупных торговых кораблей, главным образом ледоколов, и один для крупнейших военных кораблей. Кроме стапелей, приступили к строительству турбинной, котельной и механической мастерских, способных производить самые крупные котлы и турбины, а также башни для линейных кораблей.

К началу первой мировой войны постройка завода в Таллине не была закончена. Вступили в строй котельная и судостроительная мастерские, 6 стапелей для эсминцев, кузница, разбивочный плац, железнодорожная ветка, временная пневматическая станция, цинковая, медницкая и плотницкая мастерские, электрическая станция, паровозное депо, механическая и турбинная мастерские. В разгаре находилось строительство мола, набережной, спусковых фундаментов, железобетонной эстакады, стапеля и эстакады для ледоколов и бетонного стапеля для больших военных судов[25]. Степень готовности этих объектов составляла от 40 до 90%. Полное окончание всех работ в Таллине планировалось к концу 1914 г.

Одновременно со строительством завода в Таллине производилось и переоборудование рижского завода «Ланге и сын» для ремонта и строительства небольших судов. Для этой цели правлением было отпущено около 750 000 руб.[26] Для снабжения таллинского завода литьем здесь предполагалось построить новую литейную, а также центральную электрическую станцию, кузнечную и монтажную мастерские и переоборудовать старые мастерские. Значительно был переоборудован и третий завод Общества — в Лиепае (Либаве). На его переустройство было ассигновано 550 000 руб.[27]

Общество «бывш. Беккер и К⁰» крайне нуждалось в денежных средствах. К началу первой мировой войны только на строительство завода в Таллине было израсходовано около 14 млн. руб.[28] Нехватка денежных средств особенно остро ощущалась из-за того, что планы увеличения основного капитала на 11 млн. руб. выполнить не удалось. Вскоре после организации консорциума по

[24] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 6, л. 34.
[25] Там же, д. 11, лл. 11—12.
[26] Там же, л. 13.
[27] Там же, л. 14.
[28] Там же, д. 14, л. 20.

выпуску новых акций Общества один из руководителей французского синдиката банкирский дом «Тальман и К⁰» известил правление Общества о том, что «ввиду положения, созданного событиями на Балканском полуострове, парижский консорциум банкиров находит необходимым задержать увеличение капитала Общества до более благоприятного времени»[29]. Выпуск акций так и не был реализован.

Стараясь выйти из трудного положения, правление Общества докладывало 23 июля 1914 г. собранию акционеров, что, «не отказываясь от реализации при благоприятной конъюнктуре разрешенного общим собранием от 1. 7. 1913 г. выпуска акций»[30], оно ходатайствует перед собранием о согласии его на выпуск 5,5-миллионного облигационного займа. Собрание согласилось с мнением правления, но выпустить заем до начала мировой войны тоже не успели.

В создавшихся условиях Общество «бывш. Беккер и К⁰» вынуждено было прибегать к кредитам Частного коммерческого банка. Банк охотно открыл Обществу широкий кредит, но за него приходилось платить ростовщические проценты. В результате только за один 1914 г. предстояло уплатить в виде процентов около 900 тыс. руб.[31] Понятно теперь, почему правление Общества с горечью признавало, что «все новое оборудование производилось на занятый капитал»[32]. Это было одним из факторов, роковым образом сказавшихся на судьбе Общества во время войны.

Петербургский Частный коммерческий банк не был единственным в России банком, принявшим решение заняться судостроением на Балтийском море. 7 ноября 1911 г. правление «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» (бывш. «Парвиайнен»), финансировавшееся Русско-Азиатским банком и группой французских банков во главе с Банком Парижского союза, подало морскому министру заявление, в котором сообщало, что это «Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов» решило расширить сферу своей деятельности и «немедленно приступить к устройству судостроительного завода, корабельных верфей и мастерских, которые были бы в состоянии выполнить заказы на постройку и ремонт как военных, так и коммерческих судов и механизмов»[33].

Для обеспечения технического содействия при строительстве

[29] ГИАЛО, ф. 1563, оп. 1, д. 19, журнал № 84-Б.
[30] Там же, д. 13, л. 10.
[31] Там же, д. 14, л. 23.
[32] Там же.
[33] ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 6960, л. 186.

военных и коммерческих судов «Русское общество для изготовления снарядов и военных припасов» заключило 20 ноября 1911 г. соглашение с французской фирмой «Шнейдер и К⁰» в Крезо[34]. Эта фирма обязалась оказывать помощь не только при строительстве судов, но и при возведении самого судостроительного завода. «Шнейдер» брал на себя помощь и гарантии при строительстве корпусов эскадренных миноносцев, подводных лодок и коммерческих судов водоизмещением до 5000 тонн, оговаривая себе за это весьма солидное вознаграждение. Несколько позже, в 1912 г., было заключено соглашение об оказании технической помощи при строительстве механизмов с немецкой фирмой «Вулкан». Эта же фирма обязалась построить двигатели для первых двух эскадренных миноносцев и одного легкого крейсера. Для строительства турбин для остальных судов был приобретен патент на турбины типа Куртиса от немецкой фирмы «АЭГ»[35].

21 декабря 1911 г. состоялось чрезвычайное собрание акционеров «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов». На собрании правление доложило акционерам, что «ограничиваться в своей деятельности лишь одним изготовлением снарядов невозможно, а необходимо пойти по дороге развития и других отраслей механического завода, для чего было бы весьма желательно по возможности немедленно приступить к устройству большого судостроительного завода, корабельных верфей и мастерских»[36]. Правление сообщило, что оно уже вступило в предварительные переговоры с французской фирмой «Шнейдер и К⁰» в Крезо, изъявившей свое согласие оказывать техническое содействие при строительстве коммерческих и военных судов. Собрание одобрило предложение и действия правления, постановив увеличить основной капитал Общества до 10 млн. руб., заключить договор с фирмой «Шнейдер» и купить необходимый участок земли в Таллине, где и начать немедленно строительство судостроительного завода.

Известив морского министра о решении «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» заняться судостроением, правление писало ему, что вопрос о размерах будущего судостроительного завода был подвергнут серьезному обсуждению. Отдельные лица советовали ограничиться постройкой мелких судов, миноносцев и подводных лодок, «но по здравому обсуждению эта мысль была совершенно отвергнута, так как таким образом создавался мелкий чахоточный заводик, ... с малыми надеждами на блестящее будущее и с основательной

[34] ГИАЛО, ф. 2145, оп. 1, д. 1, лл. 1—3.
[35] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 7, л. 17.
[36] ГИАЛО, ф. 1314, оп. 1, д. 604, л. 6.

боязнью быть забитым многочисленными существующими уже конкурентами»[37]. Правление сообщало морскому министру, что, зная «по слухам» размеры намечаемой военно-морской программы, оно приняло решение построить судостроительный завод, рассчитанный на сооружение всех типов военных кораблей, вплоть до самых крупных. Решено было начать строительство 2 стапелей для линейных кораблей водоизмещением до 30 000 тонн, 4 стапелей для эскадренных миноносцев и 2 стапелей для подводных лодок. По этим планам в течение 4 лет Общество могло построить 2 линейных корабля (или вместо них 4 крейсера водоизмещением по 8000 тонн), 12 эскадренных миноносцев и 8 подводных лодок.

Морское ведомство поддержало планы «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов». 19 марта 1912 г. товарищ морского министра М. В. Бубнов послал министру торговли и промышленности письмо, в котором заявлял, что Морское министерство, «имея в виду предстоящее усиленное военное судостроение, находит крайне необходимым всеми мерами способствовать развитию в России частного судостроения, так как в возможно более широкой конкуренции отечественных судостроительных заводов видит одно из средств понизить стоимость кораблей и достигнуть уменьшения сроков их изготовления»[38].

«Русское общество» интенсивно вело строительство нового завода в Таллине. 6 октября 1912 г. на очередном собрании акционеров правление Общества сообщило, что им уже получено от морского ведомства заказов на общую сумму 30 млн. руб. Стоимость строительства завода в Таллине была определена им в 13 млн. руб., причем 5 млн. руб. должно было быть покрыто уже разрешенным ранее выпуском акций, а для получения остальных 8 млн. руб. собранию предложили увеличить основной капитал с 10 млн. до 18 млн. руб.[39] Собрание единогласно утвердило ходатайство правления. Реализацию нового выпуска акций взял на себя синдикат русских и французских банков во главе с Русско-Азиатским с русской стороны и Банком Парижского союза — с французской.

Почти одновременно с первыми планами создания «Русским обществом по изготовлению снарядов и военных припасов» судостроительной верфи банками было решено, что верфь эта не останется у общества, а будет выделена в самостоятельное предприятие. Создание верфи при уже существующем заводе объяснялось двумя причинами: во-первых, в этом случае можно было

[37] ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2255, л. 34.
[38] ЦГИА СССР, ф. 23, оп. 12, д. 546, л. 17.
[39] ГИАЛО, ф. 1314, оп. 1, д. 604, л. 7.

продать новые акции гораздо дороже их номинальной стоимости, так как акции старого, хорошо зарекомендовавшего себя общества котировались на бирже гораздо выше их номинала; во-вторых, сама операция выделения одного общества из другого позволяла банкам произвести различные темные махинации и нажиться на них. Уже 27 января 1912 г., т. е. через месяц после решения собрания акционеров «Русского общества по изготовлению снарядов и военных припасов» о расширении сферы его деятельности, К. М. Соколовский, К. К. Шпан (оба — директора «Русского общества»), адмирал в отставке М. Г. Веселаго и член Государственной думы Ф. М. Крузе выступили учредителями нового «Русско-Балтийского судостроительного и механического акционерного общества» и подали в Министерство торговли и промышленности просьбу об утверждении его устава[40]. 25 мая 1912 г. устав этот был утвержден. Основной капитал «Русско-Балтийского общества» должен был состоять из 10 млн. руб., разделенных на 100 000 акций номинальной стоимостью по 100 руб. Этому-то акционерному предприятию и решено было передать судостроительный завод «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» в Таллине.

30 мая 1913 г. было созвано чрезвычайное собрание акционеров «Русского общества». Правление доложило собранию, что за два с половиной года, прошедших после решения о строительстве судостроительной верфи, обстоятельства значительно изменились. Если тогда Общество, не расширив сферы своей деятельности, могло остаться без заказов, то теперь оно буквально завалено заказами на снаряды до 1915—1916 гг. и заказы все еще продолжают поступать. «Как тогда Правление, желая обеспечить деятельность Общества и доходность предприятия, предложило пойти по дороге устройства нового судостроительного завода, так теперь Правление должно откровенно признать, что сохранение в одном Обществе двух так быстро и широко развивающихся предприятий — снарядного и судостроительного — представляет уже некоторые серьезные неудобства»[41], — докладывало правление собранию акционеров. Разумеется, оно ни словом не обмолвилось о том, что уже с самого начала 1912 г. им были предприняты шаги по выделению судостроительного отдела в самостоятельное предприятие. Правление утверждало, что такое выделение необходимо по причинам административного и финансового характера. Строившийся колоссальный судостроительный завод требовал пристального внимания к себе отдельной администрации, которую и предполагалось создать. В финансовом

[40] ЦГИА СССР, ф. 23, оп. 12, д. 1371, л. 1.
[41] ГИАЛО, ф. 1314, оп. 1, д. 604, л. 13.

же отношении постройка судостроительного отдела вызвала значительное увеличение основного капитала — с 5 млн. руб. до 18 млн. руб. Эти 13 млн. руб. предназначались исключительно для постройки судостроительного завода. Верфи предстояло строиться еще долгое время, что должно было сопровождаться значительной иммобилизацией средств, которая отразилась бы на всем предприятии. «Необходимо заметить, — докладывало правление, — что эти финансовые последствия особенно отражаются на результатах деятельности снарядных заводов, которые вовсе не нуждаются в увеличении своего капитала, которые работают с очень хорошей прибылью и которые в продолжение еще многих лет должны будут отдавать часть своих прибылей на выдачу дивидендов по той части основного капитала Общества, которая вовсе не участвует в деятельности снарядных заводов»[42]. Поэтому правление и предлагало собранию выделить судостроительный отдел в совершенно самостоятельное общество. Собрание поддержало мнение правления.

18 мая 1913 г. было созвано первое собрание акционеров нового «Русско-Балтийского судостроительного и механического акционерного общества». Крупные пакеты акций на этом собрании представили только русские банки. Из 100 000 сторублевых акций, оплаченных только 50 рублями каждая, в руках Русско-Азиатского банка оказалось 36 000, Петербургского Частного коммерческого — 32 000, Русского торгово-промышленного — 25 000 штук[43]. Однако русские банки не были единственными, финансировавшими «Русско-Балтийское общество». Позже, летом 1914 г., правление этого Общества сообщало управляющему Государственным банком, что «Общество было финансировано, главным образом, французской группой капиталистов во главе с Банком Парижского союза, которая обязалась предоставить в распоряжение Общества все нужные средства на приобретение и достройку завода, а также для выполнения работ по достройке судов, доков и проч.»[44].

Первое собрание акционеров «Русско-Балтийского общества» постановило купить у «Русского общества по изготовлению снарядов и военных припасов» судостроительный завод в Таллине и ассигновать на дооборудование этого завода в 1913 г. 7 млн. руб.; по полной оплате акций (оплаченных только наполовину)

[42] ГИАЛО, ф. 1314, оп. 1, д. 604, л. 13.

[43] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 7, л. 8.

[44] ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 10, д. 309, л. 1. — Подробнее об этом см. публикацию В. И. Бовыкина «Из истории взаимоотношений банков с промышленностью накануне первой мировой войны» (Материалы по истории СССР, т. VI. М., 1959, стр. 558—564, протокол совещания по вопросу о финансировании Русско-Балтийского судостроительного общества).

увеличить основной капитал Общества с 10 млн. до 20 млн. руб. и разместить новый выпуск акций на парижской бирже с помощью французского Банка Парижского союза[45]. 40% акций нового выпуска «Русско-Балтийского общества» были размещены среди частных держателей «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов», а остальные 60% получила финансовая группа, состоявшая из русских и иностранных банков[46]. Доли участия банков распределялись так[47]: Русско-Азиатский банк, Частный коммерческий и Торгово-промышленный банки получили по 15,5%, французские Банк Парижского союза, банкирские дома «Тальман и К°», «Гинцбург и К°» и бельгийский банк «Сожерен» получили по 11,625%, а фирма «Шнейдер» — 7%. Таким образом, доли участия русских и иностранных банков были равными.

24 июля 1913 г. между «Русским обществом для изготовления снарядов и военных припасов» и «Русско-Балтийским судостроительным и механическим акционерным обществом» был заключен договор о продаже таллинского судостроительного завода[48]. Цена завода определялась в 7 074 526 руб. 75 коп., из которых 2 074 526 руб. 75 коп. «Русское общество» получало наличными, а за остальные 5 млн. руб. оно получало 50 000 акций «Русско-Балтийского общества». В течение двух лет эти акции не могли быть проданы и отдавались на хранение банкам; через два года банки могли реализовать их, но по цене не менее чем 115 руб. за акцию, причем 15 руб. делились пополам между банками и «Русским обществом».

25 февраля 1914 г. правление «Русского общества» обратилось с письмом на имя товарища морского министра, в котором сообщало, что «Русское общество» для лучшего ведения судостроительного дела выделило из себя особое самостоятельное предприятие — «Русско-Балтийское судостроительное и механическое акционерное общество»[49]. Изложив условия создания этого предприятия, правление просило разрешения товарища морского министра на передачу новому «Русско-Балтийскому обществу» исполнения заказов на постройку 2 легких крейсеров и 6 эскадренных миноносцев. Морское министерство, ознакомившись с этим письмом, не возражало против условий, на которых было выделено «Русско-Балтийское общество», и 29 марта 1914 г. передача заказов была окончательно оформлена.

---

[45] ЦГИА СССР, ф. 630, оп. 6, д. 821, л. 36.
[46] Там же, ф. 1276, оп. 11, д. 248, л. 8.
[47] Там же, ф. 630, оп. 6, д. 821, л. 36.
[48] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 7, лл. 1—6.
[49] ЦГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 55, л. 17.

Выделение нового общества из недр старого было такой операцией, на которой банки заработали не один миллион рублей. Хотя договор о передаче завода в Таллине «Русско-Балтийскому обществу» был заключен в конце июля 1913 г.[50], цена завода, определенная более чем в 7 млн. руб., устанавливалась на 18 апреля 1912 г.[51] и все дальнейшие расходы по строительству относились уже на счет покупателя. В апреле же 1912 г. к строительству завода еще только-только приступили. В конце 1911 г. производилось лишь пробное бурение грунта на месте будущего завода[52]. 24 февраля 1912 г., т. е. только за полтора месяца до 18 апреля, правление «Русского общества для изготовления снарядов и военных припасов» заслушало доклад директора К. М. Соколовского о положении дел всего лишь по «предварительной разработке проектов судов, мастерских и построек»[53] (разрядка наша. — *К. Ш.*). При таких условиях установление цены завода в Таллине на уровне 7 с лишним миллионов рублей было явным грабежом по отношению к «Русско-Балтийскому обществу» и могло быть произведено только потому, что покупателем и продавцом были одни и те же банки, сохранившие у себя контрольный пакет акций. Применяя различные финансовые комбинации, банки выгадывали гораздо больше на продаже, чем теряли на покупке. При всех подобных махинациях, как всегда, теряли мелкие держатели акций «Русско-Балтийского общества», которые, конечно, не были посвящены во все тайные планы банков.

После своего выделения в таких условиях «Русско-Балтийское общество», естественно, испытывало острую нужду в финансовых средствах. Нужда эта обострялась еще и тем обстоятельством, что запланированный в 1913 г. новый выпуск акций на 10 млн. руб. полностью осуществить не удалось: банки смогли реализовать только первый выпуск акций в 5 млн. руб.[54] Условия денежного рынка не позволяли произвести дальнейшее увеличение основного капитала. Стоимость завода в Таллине к лету 1914 г. составляла, по определению собрания Общества, около 25 млн. руб.[55] Чтобы хоть как-нибудь уменьшить задолженность Общества банкам, решено было прибегнуть к займу в 7,5 млн. руб. из 5,5% в год.

Для переговоров с банками о выпуске займа в Париж был

[50] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 7, лл. 1—6.
[51] ГИАЛО, ф. 2145, оп. 1, д. 10а, л. 78.
[52] Там же, д. 1, л. 285.
[53] ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 10, д. 309, л. 1.
[54] Там же, оп. 11, д. 248, л. 8.
[55] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 142, л. 196.

послан директор «Русско-Балтийского общества» К. К. Шпан[56]. Воспользовавшись трудным положением Общества, банки согласились реализовать облигации только за 85% их нарицательной стоимости[57]. 19 июня (по старому стилю) 1914 г. в Париже был подписан договор между «Русско-Балтийским обществом» и группой французских и русских банков, доли участия которых распределялись следующим образом: Русско-Азиатский банк и его группа получили 46,5%, Банк Парижского союза, «Тальман и К°», «Гинцбург и К°» и бельгийский банк «Сожерен» — по 11,625%, фирма «Шнейдер» — 7%. Как видим, состав банков и доли участия их в выпуске облигаций остались такими же, как и при выпуске акций[58]. Однако выпуску облигаций помешала начавшаяся вскоре мировая война. Даже аванс под эти облигации «Русско-Балтийское общество» получило далеко не полностью. От франко-бельгийской группы оно успело получить только 1 605 000 руб.[59]

Что же представлял собой судостроительный завод «Русско-Балтийского общества» в Таллине? Каковы были его производственные возможности и успели ли полностью оборудовать его до начала военных действий? Война застала строительство на заводе в самом разгаре. На площади в 60 000 кв. саженей строилось мощное и хорошо оборудованное судостроительное предприятие. В ходе строительства первоначальные планы были даже превзойдены. Так, например, при окончательной планировке местности «оказалось возможным кроме двух больших стапелей поместить еще третий большой стапель на случай дальнейшего расширения завода»[60]. На этих стапелях могли строиться военные суда любых размеров. Вместо четырех стапелей для эскадренных миноносцев и двух для подводных лодок было построено 6 стапелей для эсминцев, на которых могли строиться суда водоизмещением до 1200 тонн. Теперь, по расчетам правления, даже без учета еще не готового третьего большого стапеля завод мог построить в течение трех лет 2 линейных корабля (или вместо них 6 легких крейсеров), 18 эскадренных миноносцев «и, если б оказалось нужным, то несколько подводных лодок»[61]. Турбинная мастерская была оборудована двумя 60-тонными кранами, двумя кранами по 15 тонн и необходимым количеством новых высокопроизводительных станков. Так же богато оснащены

[56] ГИАЛО, ф. 2145, оп. 1, д. 85, л. 10.
[57] ЦГИА ЭССР, ф. 1804, оп. 2, д. 3244, л. 166.
[58] Там же, ф. 1801, оп. 3, д. 114, л. 84.
[59] Там же, л. 85.
[60] ГИАЛО, ф. 2145, оп. 1, д. 95, лл. 2—10 (докладная записка строителя завода).
[61] Там же, л. 4.

были две судостроительные мастерские, механическая, котельная, медницкая, литейная и кузница с магазином. «В проект судостроения, — доносил правлению строитель завода, — положено как основание — возможность в ближайшем будущем вести постройку самых крупных военных и коммерческих судов»[62]. Осмотрев в 1916 г. оборудование Русско-Балтийского завода (еще и тогда не полностью законченного строительством), член правительственного правления Общества Путиловских заводов генерал-майор Оглоблинский признавал, что осмотр у него «вызвал искреннее чувство зависти»[63]. По утверждению правления «Русско-Балтийского общества», на 1 июля 1914 г. в строительство и оборудование судостроительного завода было вложено около 25 млн. руб.[64] Даже если несколько сократить эту цифру, памятуя стремление правления всячески раздуть баланс Общества, следует все же признать, что его завод был одним из самых мощных и богато оборудованных на Балтийском море.

Третье судостроительное общество — «Нобле сснер» было организовано в Таллине Петербургским Учетным и ссудным банком только для строительства подводных лодок. Инициатором его создания выступил М. С. Плотников — один из директоров банка и владельцев общества «Лесснер», специализировавшегося на производстве минного оборудования для морского ведомства. Он вошел в контакт с Э. Нобелем, которому принадлежала одноименная фирма, производившая дизели[65]. Организованное ими общество не обладало большими производственными возможностями и строило подводные лодки с помощью других, более крупных (в том числе и казенных) промышленных предприятий.

* *
*

Итак, накануне первой мировой войны петербургскими банками был создан в Прибалтике ряд судостроительных предприятий. Характер взаимоотношений банков с ними говорит о высокой степени развития капитализма в Прибалтике. Действуя здесь, петербургские банки применили весь арсенал финансово-монополистических средств. Они сливают два и даже три общества в одно, создавая по сути дела зачатки треста, организуют при помощи двух предприятий третье, дочернее, выделяют из одного

[62] ГИАЛО, ф. 2145, оп. 1, д. 95, лл. 3—4.
[63] ЦГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 1, л. 55.
[64] ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 11, д. 240, л. 4.
[65] Об истории этого общества см. подробнее К. Ф. Шацилло. Монополии и строительство подводного флота в России накануне и в период первой мировой войны. — Вестник Московского университета, серия IX (исторические науки), 1960, № 3, стр. 27—42.

предприятия другое. Все эти действия банков имеют одну цель — побольше нажиться на спекулятивных махинациях.

Эту же цель преследует и ясно обозначившаяся тенденция к монополизации. Банки вырабатывают планы объединения всех судостроительных предприятий Прибалтики и Петербурга в единый громадный судостроительный трест[66]. Осуществлению этого плана помешала война, но отдельные меры по созданию монополий в Прибалтике банками были проведены в жизнь: при распределении заказов по программе 1912 г. все судостроительные заводы в Прибалтике вступили в единый общероссийский картель с целью не понижать цен[67]; с 1 января 1914 г. начал действовать картель по подводным лодкам, в который вошли «Нобле сснер» и южный судостроительный трест «Наваль-Руссуд»[68]. Кроме того, все создававшиеся банками судостроительные заводы Прибалтики включались ими в группу соответствующих предприятий, объединенных производственными и личными униями вокруг данного банка[69]. Эти группы являлись монополиями высшего типа и получили в современной историко-экономической литературе название «банковских групп» или концернов.

Необходимо отметить и другое: петербургские банки оказались недостаточно сильными, чтобы создать в Прибалтике судостроительную промышленность без финансовой и технической помощи своих французских, английских, немецких и бельгийских коллег. Именно в союзе с ними они пытались построить в Прибалтике мощную судостроительную базу и урвать солидный куш при выполнении выгодных военно-морских заказов.

История взаимоотношений петербургских банков с судостроительными заводами Прибалтики свидетельствует о разнообразии экономических связей промышленного центра России с ее окраинами, о высоком уровне социально-экономического развития этого промышленного района. Здесь ярко проявились результаты вступления российского капитализма в высшую, монополистическую стадию.

---

[66] См. В. И. Бовыкин, К. Н. Тарновский. Концентрация производства и развитие монополий в металлообрабатывающей промышленности России. — Вопросы истории, 1957, № 2, стр. 25.

[67] ЦГИА СССР, ф. 1276, оп. 3, д. 444, л. 546; ЦГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 42, л. 27.

[68] Николаевский областной гос. архив, ф. 300, оп. 1, д. 375, лл. 51—52.

[69] См. В. И. Бовыкин, К. Н. Тарновский. Концентрация производства..., стр. 19—32.

СОДЕРЖАНИЕ

От редакции 3

Я. П. Крастынь. Предисловие 5

А. Л. Хорошкевич. Значение экономических связей с Прибалтикой для развития северо-западных русских городов в конце XV — начале XVI в. 13

И. Э. Клейненберг. Цены, вес и прибыль в посреднической торговле товарами русского экспорта в XIV — начале XV в. . . . 32

В. В. Дорошенко. Русские связи таллинского купца в 30-х годах XVI в. 47

И. П. Шаскольский. Торговля России с Прибалтикой и Западной Европой в XVII в. 59

В. В. Павулан. Хозяйственное и политическое значение даугавского торгового пути в XIII—XVII вв. 75

Х. А. Пийримяэ. Некоторые вопросы транзитной торговли России со странами Западной Европы через Таллин в XVII в. . . . 95

В. В. Дорошенко. Протоколы Рижского торгового суда как источник для изучения экономических связей Риги с русскими, белорусскими и литовскими землями в XVII в. 117

Х. П. Строд. Влияние торговой политики Российской империи на развитие сельского хозяйства Латвии в XVIII в. 146

И. Э. Грасмане. Значение торгового пути реки Даугавы в доставке экспортных товаров в Ригу в конце XVIII и первой половине XIX в. 173

В. Ю. Меркис. Экономические связи промышленности Литвы с Россией в XIX в. 187

М. И. Козин. Влияние русского хлебного экспорта на сельскохозяйственное производство в Латвии (вторая половина XIX в.) . 208

А. К. Бирон. Экспорт сельскохозяйственной продукции из латвийских портов в начале XX в. (1901—1913 гг.) 226

Л. К. Бирон. Портовое строительство в Латвии во второй половине XIX и начале XX в. 246

К. Ф. Шацилло. Петербургские банки и создание судостроительной промышленности в Прибалтике 267

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ ПРИБАЛТИКИ
С РОССИЕЙ
Сборник статей

Обложка *В. Зирдзиня.*

Редактор *С. Леви.* Художественный редактор *Г. Крутой.* Технический редактор *Э. Поча.* Корректор *Л. Тихомирова.*

Сдано в набор 28 марта 1968 г. Подписано к печати 30 октября 1968 г. Формат бумаги 60×90¹/₁₆. 18 физ. печ. л.; 18 усл. печ. л.; 19,23 уч.-изд. л. Тираж 1000 экз. ЯТ 03697. Цена 1 руб. 41 коп. Издательство «Зинатне», г. Рига, ул. Тургенева, 19. Отпечатано в типографии № 6 Управления полиграфической промышленности Комитета по печати при Совете Министров Латвийской ССР, г. Рига, ул. Горького, 6. Заказ № 599.

9(S)1